

EuropeAid 2012/308-293

IDEA II

Транспортный диалог и взаимодействие сетей

Пятый промежуточный отчет о ходе реализации проекта

Декабрь 2015 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: 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

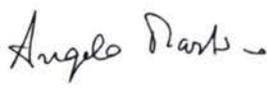
Адрес: 20141 Италия, Милан, Виа Рутилья, 10/8

Телефон: +39-02-57410380

Факс: +39-02-55212845

Адрес электронной почты: martino@trt.it

Контактное лицо: Анджело Мартино / Координатор проекта

Подпись: 

Дата Отчета: 21 декабря 2015 г.

Отчетный период: 16 января 2015 г. – 15 июля 2015 г.

Составители Отчета: Д-р Сильвия Маффии и Анджело Мартино

Контактные данные команды Проекта IDEA II:

Должность	Имя	Адрес электронной почты и номер мобильного телефона
Координатор Проекта	Анджело Мартино	martino@trt.it Тел. +32 2 6479100 Моб. +32 470 963217
Руководитель проекта	Д-р Сильвия Маффии	maffii@trt.it Тел. +39 02 57410380 Моб. +39 348 3330386



СПИСОК РАССЫЛКИ

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 Узбекистан	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

ТИТУЛЬНАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА	1
СПИСОК РАССЫЛКИ	2
СОДЕРЖАНИЕ	3
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	4
1 Проект IDEA II	5
1.1 Цели проекта	5
1.2 Основные параметры проекта	6
2 Краткое описание деятельности проекта	7
2.1 Предпосылки	7
2.2 Компонент 1: Обеспечение диалога и координации	7
2.2.1 Сближение и гармонизация правовых норм	7
2.3 Компонент 2: Планирование инфраструктуры и сетей	8
2.3.1 Бенчмаркинг пунктов пересечения границ	8
2.3.2 Стратегическое транспортное исследование ВП	9
2.3.3 Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная	11
2.4 Компонент 3: Привлечение финансирования	11
2.5 Компонент 4: Развитие кадрового потенциала	12
2.5.1 КАМПУС ТРАСЕКА	13
2.5.2 Университетская сеть ТРАСЕКА	13
2.6 Компонент 5: Коммуникация, обзорность и информирование	14
2.6.1 Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА	14
3 Выездные миссии экспертов и семинары проекта	15
3.1 Выездные миссии экспертов	15
3.2 Обследования экспертов проекта	15
3.3 Семинары групп национальных экспертов	16
4 Ресурсы и бюджет	17
5 Приложения	18
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Стартовая конференция, посвященная запуску университетской сети КАМПУС Луцк, 3 февраля 2015 г.	19
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Транспортное исследование ВП – семинар по транспортному моделированию Киев, 17-18 марта 2015 г.	24
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Транспортное исследование ВП – совещание группы национальных экспертов по вопросам внутренних водных путей Киев, 20-21 апреля 2015 г.	30
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Совещание группы экспертов по правовым вопросам Киев, 21-22 апреля 2015 г.	33
ПРИЛОЖЕНИЕ 5 – Пилотная Дорожная карта по правовому сближению	38



СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

RSS	Проект «Безопасность автомобильного транспорта»
TEN-T	Трансевропейская 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
ЕИСП	Европейский инструмент соседства и партнерства
ЕК	Европейская комиссия
ЕС	Европейский Союз
ИМО	Международная морская организация
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.

Ожидаемые результаты, показатели, ограничения и допущения изложены в Приложении 2 к Первоначальному отчету: «Логическая структура проекта – Общий план достижения результатов». 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 (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.

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 Краткое описание деятельности проекта

2.1 Предпосылки

Деятельность проекта IDEA II в течение пятого отчетного периода была сосредоточена на выполнении следующих задач: (I) стратегическое транспортное исследование для стран ВП, (II) бенчмаркинг процедур пересечения границ, (III) развитие платформы КАМПУС и университетской сети ТРАСЕКА, (IV) сближение и гармонизация правовых норм. Первая задача потребовала львиной доли усилий и выездных миссий экспертов и была успешно завершена в конце июня 2015 года; выполнение трех других задач будет продолжаться в течение шестого периода реализации проекта.

Следует отметить, что в конце апреля 2015 года вся деятельность проекта IDEA II, за исключением выполнения задачи (I) – стратегическое транспортное исследование для стран ВП - была приостановлена Европейской комиссией в связи с необходимостью пересмотра технического задания проекта и более точного определения проектных задач. Деятельность проекта была возобновлена в конце июля 2015 года.

Таким образом, описание деятельности проекта за пятый отчетный период охватывает даты с ~~16 января 2015 года по 24 апреля 2015 года~~. Исключение составили стратегическое транспортное исследование ВП, которое осуществлялось в течение всего отчетного периода (с 16 января по 15 июля 2015 года), а также исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная, запущенное в самом конце отчетного периода.

Мероприятия, осуществлявшиеся в течение отчетного периода, а также планы по выполнению проектных задач в следующем периоде описаны в последующих разделах в соответствии с их классификацией по пяти компонентам проекта.

2.2 Компонент 1: Обеспечение диалога и координации

Основным направлением деятельности в рамках этого компонента является сближение и гармонизация правовых норм в странах ТРАСЕКА.

2.2.1 Сближение и гармонизация правовых норм

2.2.1.1 Деятельность в рамках пятого отчетного периода

Задача сближения и гармонизации правовых норм охватывает два основных направления деятельности - а) повышение осведомленности стран ТРАСЕКА в этом вопросе и б) содействие странам в процессе осуществления правового сближения. Кроме того, эта задача включает еще один значимый элемент - развитие кадрового потенциала.

Наиболее важным достижением правовой составляющей проекта IDEA II является создание универсального набора инструментов для гармонизации и мониторинга законодательства, а также внедрение оценочной системы баллов TRAC Lex (сокр. от. англ. TRAnsport Corridor LEgislation = законодательство транспортного коридора), которая позволяет охарактеризовать привлекательность правовых систем стран ТРАСЕКА. Основным результатом явилось составление пилотной Дорожной карты по осуществлению правовой гармонизации в качестве плана действий для всех стран-бенефициаров из региона Восточного партнерства, направленного на достижение соответствия с *acquis communautaire* (Сводом законодательных актов ЕС) в области автомобильного и железнодорожного



транспорта с учетом их национальных приоритетов. Принятый подход включает три основных этапа:

1. Определение рамок,
2. Разработка методики,
3. Реализация методики.

В течение пятого отчетного периода был завершён второй и начат третий этап. На базе описанного выше подхода и в соответствии с Соглашениями об ассоциации, подписанными между ЕС и странами Восточного партнерства, в феврале 2015 года эксперты IDEA II обновили правовую базу и завершили анализ пробелов для стран Восточного партнерства.

Пилотная Дорожная карта была представлена на утверждение Европейской комиссии в конце марта 2015 года и содержится в Приложении 5 к настоящему отчету. На совещании Экспертной группы по правовым вопросам, состоявшемся в Киеве в апреле 2015 года, пилотная Дорожная карта была представлена, а для участников совещания были проведены соответствующие обучающие семинары (подробнее см. раздел 3.3).

2.3 Компонент 2: Планирование инфраструктуры и сетей

В рамках этого компонента осуществлялась реализация двух задач: бенчмаркинг процедур пересечения границ ТРАСЕКА и стратегическое транспортное исследование для стран ВП. По первому вопросу предусмотрено продолжение работы, в то время как по второму вопросу работы были завершены.

В конце отчетного периода было начато новое исследование по текущей ситуации и возможностям развития канала «Быстрое» и Килийского рукава дельты Дуная. Завершение работ ожидается в октябре 2015 года.

2.3.1 Бенчмаркинг пунктов пересечения границ

2.3.1.1 Деятельность в рамках пятого отчетного периода

Метод бенчмаркинга пунктов пересечения границ ТРАСЕКА был разработан в рамках проекта IDEA II в качестве инструмента мониторинга для стран ТРАСЕКА, стремящихся к повышению качества и привлекательности коридоров.

На основе методологии, одобренной группой национальных экспертов ТРАСЕКА на совещании в августе 2014 года, эксперты проекта IDEA II отобрали пункты пересечения границ и запустили веб-опрос, сосредоточенный на регионе ВП. Проведение опроса стало возможным с привлечением ассоциаций экспедиторов в Грузии, Украине, Беларуси и Азербайджане.

2.3.1.2 Планы на шестой отчетный период

В рамках деятельности в следующем отчетном периоде намечены следующие шаги:

- Обработка результатов опросов и расчет индекса эффективности пересечения границы;
- Расширение анализа процедур пересечения границ на каспийские порты Баку, Актау и Туркменбаши, являющиеся точками доступа в регион Восточного партнерства;
- Перенос результатов в транспортную модель ВП (см. следующий раздел).



2.3.2 Стратегическое транспортное исследование ВП

2.3.2.1 Деятельность в рамках пятого отчетного периода

Изучение стратегической транспортной сети региона Восточного партнерства (ВП) стало основной задачей в рамках проекта IDEA II в четвертом отчетном периоде. Исследование было начато еще в ноябре 2014 года (ближе к концу третьего отчетного периода) и завершено в июне 2015 года.

Регион ВП включает Армению, Азербайджан, Беларусь¹, Грузию, Молдову и Украину. Развитие сети его транспортной инфраструктуры является одним из основных принципов европейской политики соседства. Основная цель стратегического транспортного исследования ВП заключалась в том, чтобы оценить сегодняшнее состояние стратегической сети, ее узких мест и недостающих звеньев с точки зрения развития экономики по различным сценариям. Исследование охватывало автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт и состояло из двух основных частей:

- сбор данных - получение информации о характеристиках сетей различных видов транспорта в шести странах;
- использование модели мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок для анализа основных закономерностей транспортных потоков и их дальнейшего развития.

Промежуточные результаты исследования были представлены на заседании Транспортной панели Восточного партнерства в марте, а окончательные – в рамках Транспортной панели Восточного партнерства 29 июня. Исследование было завершено в июне 2015 года со сдачей заключительного отчета с пятью техническими приложениями.

2.3.2.1.1 Сбор данных

Задача по сбору данных предполагала активное участие национальных экспертов проекта IDEA II и экспертов Транспортной панели ВП. Она включала первый подготовительный этап, выполненный командой проекта IDEA II, в рамках которого были определены ключевые инфраструктурные объекты и показатели транспортных потоков по каждому виду транспорта, а также подготовлены шаблоны в Excel и карты стран для упрощения обработки данных по странам-участницам ВП. В завершение подготовительного этапа шаблоны (на английском и русском языке) и карты стран были направлены в министерства стран ВП вместе с официальными письмами.

17-18 декабря 2014 года в Киеве состоялось совещание группы национальных экспертов, на котором была представлена программа сбора данных. Срок предоставления данных, первоначально намеченный на конец января 2015 года, в действительности затянулся до середины марта 2015 года. После совещания был налажен регулярный процесс коммуникации с национальными администрациями (с использованием телефонной связи и электронной почты) с целью отслеживания прогресса в деле сбора данных. Совещание национальных экспертов, посвященное внутренним водным путям, состоялось в Киеве в апреле 2015 года.

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



Несмотря на прилагаемые усилия, уровень содействия со стороны различных национальных администраций в значительной степени варьировался: например, сбор данных по Армении и Беларуси оказался весьма проблематичным. Там, где это было возможно, недостающие данные по ключевым показателям инфраструктуры были заполнены командой проекта IDEA II с использованием открытых источников, а в некоторых случаях, по результатам прямых обследований. В частности, в апреле 2015 года эксперты IDEA II провели опросы по качеству дорожной сети и объемам трафика в Беларуси и Армении, а в Украине – только по качеству дорог.

Собранные данные по транспортным сетям были обобщены в соответствующих справках с использованием карт и инфографики, отражающих 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.

2.3.2.1.2 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 в результате 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.



Румыния Украина?

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

2.3.3.1 Планы на шестой отчетный период

Проект судоходного канала «Быстрое» уже несколько лет является темой для дискуссий между Румынией и Украиной. Первая очередь проекта была частично введена в эксплуатацию и канал функционирует с 2004 года, в то время как вторая очередь еще находится на стадии обсуждения. Канал «Быстрое» и Килийский рукав относятся к внутреннему водному пути E80 и, с технической точки зрения, могли бы претендовать на включение в сеть TEN-T, но окончательное решение о таком включении по-прежнему не принято из-за ряда открытых вопросов, касающихся воздействия канала на экологию дельты Дуная.

Цель исследования состоит в том, чтобы с использованием имеющихся документов и прямых контактов обеспечить четкий и объективный анализ текущей ситуации и потенциального развития и, тем самым, дать заинтересованным сторонам возможность принять обоснованные стратегические решения по этому вопросу.

Исследование будет проводиться 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.

2.4 Компонент 3: Привлечение финансирования

Никакой деятельности в рамках этого компонента в течение пятого отчетного периода не проводились, в то время как на следующий отчетный период запланировано выполнение новой задачи по формированию портфеля транспортных проектов ВП.

*///
попытки 999
ВП*



2.4.1.1 Планы на шестой отчетный период

Формирование портфеля проектов по созданию транспортной инфраструктуры в регионе Восточного партнерства будет осуществляться на основе следующих исходных данных:

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.) и национальных государственных финансовых институтов в течение последних 5 лет, 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. Проекты, идентифицированные в рамках других проектов ТП ТРАСЕКА.
6. Приоритетные проекты IDEA I и те, что были отобраны на начальном этапе реализации IDEA II.

Недавно завершённое стратегическое транспортное исследование для стран ВП способно внести значительный вклад с точки зрения предоставления актуальной информации как о характеристиках сети (в частности, в отношении плохого качества дорожного покрытия), так и об объемах магистральных перевозок вдоль коридоров.

Процесс формирования портфеля будет осуществляться, в упрощенном виде, в соответствии с подходом, уже разработанным для региона ТРАСЕКА, основными документами которого являются Основные требования к отбору проектов и Методология формирования портфеля проектов ТРАСЕКА. Процесс охватывает следующие основные этапы:

- Подготовительный этап: определение требований к проектам, составление оценочной матрицы, сбор информации о проектах;
- Создание портфеля транспортных проектов ВП: предварительный отбор и географическая локализация проектов, подготовка резюме проектов;
- Приоритизация проектов на основе многокритериального анализа в зависимости от их показателей в отношении согласованных критериев оценки.

2.5 Компонент 4: Развитие кадрового потенциала

Основными направлениями деятельности в рамках компонента развития кадрового потенциала является создание платформы КАМПУС ТРАСЕКА и университетской сети. Также необходимо упомянуть учебные мероприятия, проведенные в ходе совещания Экспертной группы по правовым вопросам в Киеве в апреле 2015 года.



2.5.1 КАМПУС ТРАСЕКА

2.5.1.1 Деятельность в рамках пятого отчетного периода

Веб-инструмент КАМПУС ТРАСЕКА предоставляет широкий спектр возможностей применения в качестве платформы обучения на английском и русском языках. Система функционирует, все участники тренингов и совещаний групп национальных экспертов получили логин и пароль для доступа и используют имеющиеся возможности.

В марте 2015 года была осуществлена техническая передача прав управления платформой Луцкому университету. Техническая передача включала обучение сотрудников университета преобразованию и загрузке документов. Обучение включало три основные функции:

- 1) Электронное обучение использованию системы для участников,
- 2) Электронное обучение использованию системы для тренеров и преподавателей,
- 3) Электронное обучение использованию системы для администраторов.

Также было организовано дополнительное обучение и создана службы поддержки для администраторов системы Moodle (программное обеспечение, позволяющее записывать аудио- и видео-презентации) и администраторов сервера. Кроме того, был организован центр помощи с размещением видео, анимированных презентаций и документации для пользователей и тренеров, демонстрирующих способы использования системы как со стороны обучающихся, так и со стороны преподавателей.

Управлением системой КАМПУС (запись учебных материалов / реализация / эксплуатация) в настоящее время занимается команда проекта IDEA II. На техническом уровне Луцкий университет в мае 2015 года приобрел собственный сервер и теперь готов к физическому переносу контента с сервера субподрядчика.

2.5.2 Университетская сеть ТРАСЕКА

2.5.2.1 Деятельность в рамках пятого отчетного периода

Университетская сеть ТРАСЕКА была создана с целью обеспечения дальнейшей эксплуатации платформы КАМПУС после завершения проекта IDEA II. По состоянию на 4 февраля 2015 года одиннадцать университетов подписали Меморандум о взаимопонимании на стартовом совещании в Луцке, Украина (см. Приложение 1). Университетская сеть ТРАСЕКА включает в себя высшие учебные заведения всех шести стран ВП:

- Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова, Украина

двух других стран ТРАСЕКА:

- Кыргызстан, Турция,

а также трех стран ЕС:

- Чехия, Литва и Польша.

В рамках проекта IDEA II была разработана дорожная карта, которая обсуждалась представителями университетов на стартовом совещании. Согласно дорожной карте, существующая платформа будет применяться и постепенно интегрироваться в деятельность учебных заведений: будут загружаться имеющиеся учебные курсы либо новый, специально разработанный материал. Кроме того, участники совещания обсудили бизнес-план и идеи в отношении бизнес-модели.



Платформа КАМПУС в целом завершена и успешно функционирует, не считая некоторые незначительные доработки. В дальнейшем требуются шаги по передаче системы и ее дальнейшему расширению в рамках университетской сети ТРАСЕКА в целях обеспечения ее устойчивого развития.

2.5.2.2 Планы на шестой отчетный период

Весь процесс требует доработки бизнес-плана. Проектом IDEA II будет подготовлена соответствующая документация. Процесс обсуждений и коммуникации с университетской сетью требует дальнейших усилий, особенно с учетом специфики 11 различных участвующих стран и организаций. В результате будут подготовлены бизнес-план (на 10-20 страниц) и договор. В дальнейшем будет необходима координация бизнес-плана и договора. Договорная документация, регулирующая преемственность системы и условия ее применения, а также защиту авторских прав, требует формального подписания и одобрения со стороны университетов и ЕК. Предусмотрено проведение семинара по вопросам запуска сети, согласования основных технических аспектов и подписания договора.

2.6 Компонент 5: Коммуникация, обзорность и информирование

Коммуникационная деятельность связана с веб-сайтом проектов технической помощи ТРАСЕКА.

2.6.1 Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА

2.6.1.1 Деятельность в рамках пятого отчетного периода

Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА уже был создан в ходе четвертого отчетного периода, поэтому какие-либо существенные мероприятия в пятом отчетном периоде не проводились. Сайт оснащен всеми функциями, необходимыми для повышения узнаваемости в интернете, и содержит в базе данных всю необходимую информацию о проектах ТП. В тоже время он не содержит данных по странам, информации НС и ПС (хотя имеются ссылки на вебсайт ПС ТРАСЕКА для получения этих данных).

2.6.1.2 Планы на шестой отчетный период

Публикация материалов на сайте проектов ТП ТРАСЕКА, а также его связь с сайтом ПС ТРАСЕКА будут обсуждаться с Генеральным секретарем ТРАСЕКА.

IDEA II планирует удостовериться в том, что все промежуточные и итоговые отчеты, включая приложения и результаты (например, мастер-план LOGMOS и приложения к нему) недавно завершенных и текущих проектов в рамках программы ТРАСЕКА содержатся на вебсайте ТП ТРАСЕКА. Исключения должны быть согласованы с заказчиком (например, ограничения на публикацию при наличии информации деликатного характера).



3 Выездные миссии экспертов и семинары проекта

3.1 Выездные миссии экспертов

В течение отчетного эксперты проекта IDEA II совершили шесть поездок. Помимо участия руководителя группы экспертов в совещании МПК ТРАСЕКА в Стамбуле в конце января 2015 года, состоялись четыре поездки в Брюссель, связанные со стратегическим транспортным исследованием ВП, и одна поездка в Бухарест в рамках исследования по вопросам канала «Быстрое» и Килийского рукава.

Выездная миссия	Место	Даты
Совещание ПС и совещание МПК	Стамбул	27-29 января 2015 г.
Исследование ВП – Встреча с DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	02-03 февраля 2015 г.
Исследование ВП – Презентация исследования на панельном заседании Восточного партнерства	Брюссель	02-05 марта 2015 г.
Исследование ВП - Встреча с DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	21-22 мая 2015 г.
Исследование ВП - Презентация исследования на панельном заседании Восточного партнерства	Брюссель	29 июня 2015 г.
Канал «Быстрое» и Килийский рукав – встречи с государственными органами Румынии	Бухарест	13-17 июля 2015 г.

3.2 Обследования экспертов проекта

Было организовано три опроса в целях сбора данных из первых рук по состоянию стратегической транспортной сети ВП в Украине, Армении и Беларуси. Соответствующие поездки были совершены краткосрочными экспертами IDEA II в апреле 2015 года.

Выездная миссия	Место	Даты
Исследование ВП – обследование состояния сети автомобильных дорог	Украина	3-6 апреля 2015 г.
Исследование ВП - обследование состояния сети автомобильных дорог	Армения	19-26 апреля 2015 г.



Исследование ВП - обследование состояния сети автомобильных дорог	Беларусь	19-26 апреля 2015 г.
---	----------	----------------------

3.3 Семинары групп национальных экспертов

Два из четырех семинаров с участием национальных экспертов, состоявшихся в течение пятого отчетного периода, были связаны с исследованием стратегической транспортной сети ВП. Первый семинар был посвящен вопросам развития транспортной модели, второй - сбору данных по сети внутренних водных путей. Остальные два совещания были посвящены, соответственно, созданию университетской сети КАМПУС и сближению и гармонизации законодательства. Во всех четырех мероприятиях приняли участие как эксперты проекта IDEA II (КЭ и КСЭ), так и национальные эксперты.

Семинар	Место	Дата
Стартовая конференция по созданию университетской сети КАМПУС	Луцк	3-5 февраля 2015 г.
Исследование ВП - Семинар по вопросам транспортной модели	Киев	17-18 март 2015 г.
Исследование ВП – Совещание национальных экспертов по внутренним водным путям	Киев	20-21 апреля 2015 г.
Совещание группы экспертов по правовым вопросам	Киев	21-22 апреля 2015 г.



4 Ресурсы и бюджет

В течение пятого отчетного периода работ бюджетные средства использовались для покрытия:

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

К концу пятого отчетного периода проектом IDEA II было израсходовано 76% общего бюджета, предусмотренного для оплаты работы экспертов (человеко-дней). В частности, проектом было использовано приблизительно:

- 79% ресурсов, выделенных на оплату труда ключевых экспертов;
- 85% ресурсов, выделенных на оплату труда старших краткосрочных экспертов и
- 71% ресурсов, выделенных на оплату труда младших краткосрочных экспертов.

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

1. Совещания групп национальных экспертов;
2. Выездные миссии экспертов проекта (транспортные расходы и суточные);
3. Оплата субподрядных работ;
4. Текущие затраты проектного офиса, включая переводы и распечатку материалов и пр.

Первая группа затрат связана с организацией конференции по созданию университетской сети КАМПУС в Луцке и трех совещаний групп национальных экспертов в Киеве. Эта группа включала затраты на логистику (проживание в гостинице, трансферы из/в аэропорт, питание, официальные ужины), транспортные расходы (билеты) и суточные национальных экспертов ТРАСЕКА, принимавших участие в совещаниях.

Расходы второй группы связаны с шестью поездками экспертов проекта и тремя обследованиями состояния сети автомобильных дорог, выполненными в Армении, Беларуси и Украине. Эта группа также включала транспортные расходы и выплату суточных.

Расходы третьей группы связаны с оплатой работы субподрядчиков по разработке платформы КАМПУС ТРАСЕКА, созданию веб-сайта проектов ТП ТРАСЕКА, развитию транспортной модели ВП и с приобретением коммерческой лицензии на ПО VISUM.

Четвертая группа расходов включала текущие затраты проектного офиса, включая переводы, распечатку материалов и пр.

В целом, было использовано 49% от общего объема проектных ресурсов, предусмотренных для покрытия дополнительных расходов.



Проект финансируется
Европейским Союзом

IDEA II Транспортный диалог и взаимодействие сетей

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

5 Приложения



DORNIER
CONSULTING



Пятый промежуточный отчет
Декабрь 2015 г.

18



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Стартовая конференция, посвященная запуску университетской сети КАМПУС

Луцк, 3 февраля 2015 г.

Список участников

Имя	Должность	Страна
Арсен Апроян	Гаварский государственный университет (Армения)	Проректор, руководитель международных проектов
Вахэ Калашян	Ереванский государственный университет (Армения)	Руководитель департамента государственной службы
Проф. Г. Маммадов	Азербайджанский Технический Университет (Азербайджан)	Ректор
Проф. Д-р Резо Тедорадзе	Грузинский технический университет (Грузия)	Заместитель директора Департамента логистики
Сауле Бекжанова	Казахская академия транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева (Казахстан)	Декан факультета организации перевозок
Проф. Бекжан Торобеков	Кыргызский государственный технический университет (Кыргызстан)	Проректор по развитию
Виктор Чебан	Технический Университет Молдовы (Молдова)	Зав. кафедры «Инженерия и менеджмент на транспорте»
Борис Русу	Кишиневский транспортный колледж (Молдова)	Директор
Проф. д-р Оев Абдулхак Мансурович	Таджикский технический университет им. М.С. Осими (Таджикистан)	Декан факультета менеджмента и транспортного строительства
Проф. д-р Дурмуш Али Девечи	Университет Докуз Эйлюль, Школа морского бизнеса и менеджмента (Турция)	Заместитель директора
Огуз Озбек	Университет Памуккале (Турция)	Международная комиссия
Д-р Саодат Юлдашева	Институт автомобильного транспорта и дорожного строительства	Декан факультета транспорта и управления транспортными



	(Узбекистан)	коммуникациями
Д-р Николай Оксенчук	Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации, Гомель (Беларусь)	Зам. декана факультета коммерции
Д-р Александр Драган	Брестский технический университет (Беларусь)	Декан факультета машиностроения, доцент
Д-р Петр Сычев	Минский университет управления (Беларусь)	Декан факультета экономики
Проф. Иван Баранчик	Колледж логистики в Прерове (Чешская Республика)	Ректор
Проф. Одрюс Гаргасас	Университет Александра Стулгинскиса (Литва)	Факультет экономики и менеджмента
Д-р Иоланта Слонец	Люблинский политехнический университет (Польша)	Зам. декана факультета менеджмента
Д-р Анна Снежик	Вроцлавский экономический университет (Польша)	Департамент стратегического управления и логистики
Проф. Веслав Чижович	Варшавский колледж таможи и логистики (Польша)	Департамент международного сотрудничества в сфере таможи и логистики

Повестка дня

Среда, 4 февраля 2015 г.

08:45 – 09:15 Трансфер участников из отеля «Украина» в ЛНТУ

09:15 – 09:30 **Регистрация участников**

09:30 – 09.40 **Приветствие**

Приветственная речь – Виктор Божидарник, ректор Луцкого национального технического университета



- 09:40 – 10:40 **Сессия 1**
Направления и области сотрудничества – Создание базового плана Университетская сеть
Детлеф Пульзак, Руководитель группы экспертов проекта IDEA II
Что представляет собой КАМПУС?
Проф. д-р Ашраф Хамед, Ключевой эксперт проекта IDEA II
Опыт ЛНТУ в реализации системы электронного обучения
Проф. С. Пустюльга – Декан факультета машиностроения, Луцкий национальный технический университет
- 10:40 – 11:00 **Сессия 2 – Опыт и ожидания**
Председатель: Детлеф Пульзак, Руководитель группы экспертов проекта IDEA II
Ереванский Государственный Университет (Армения)
Д-р Вахэ Калашян, Руководитель департамента государственной службы и учебного центра, преподаватель кафедры государственного управления ЕГУ
Азербайджанский Технический Университет (Азербайджан)
Проф. Г. Маммадов, ректор
- 11:00 – 11:30 **Кофе-брейк**
- 11:30 – 12:30 **Продолжение сессии 2**
Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации (Беларусь)
Д-р Николай Оксенчук, зам. декана факультета коммерции
Брестский технический университет (Беларусь)
Д-р Александр Драган, декан факультета машиностроения
Грузинский технический университет (Грузия)
Проф. д-р Резо Тедорадзе, зам. директора департамента логистики
Кыргызский государственный технический университет им И. Раззакова (Кыргызстан)
Проф. Бекжан Торобеков, проректор по развитию
Технический Университет Молдовы (Молдова)
Д-р Виктор Чебан, Зав. кафедры «Инженерия и менеджмент на транспорте»
- 12:30 – 13:00 **Трансфер из ЛНТУ в ресторан «Rest Park»**
- 13:00 – 14:00 **Обед в ресторане «Rest Park»**



- 14:00 – 15:00 **Продолжение сессии 2**
Люблинский технический университет (Польша)
Д-р Иоланта Слопец, Зам. декана факультета менеджмента
Колледж логистики, (Чехия)
Д-р Зденек Куян, руководитель департамента логистики
Университет Александра Стулгинскиса (Литва)
Проф. Одрюс Гаргасас, факультет экономики и менеджмента
Университет Докуз Эйлюль, Школа морского бизнеса и менеджмента (Турция)
Проф. д-р Исмаил Б. Четин, департамент логистики
- 15:00 – 15:20 **Кофе-брейк**
- 15:20 – 15:40 **Сессия 3 – Техническая презентация платформы КАМПУС**
Train Your Team, Амер Какиш, директор
- 15.40 – 16.10 **Подписание Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве**
Введение / Вопросы и ответы по документу
Менно Лангевельд, Эксперт по правовым вопросам, проект IDEA II
- Церемония подписания всеми сторонами
- 16.10 – 16.20 **Заключительное заседание**
Заключительное слово
Детлеф Пульзак, Руководитель группы экспертов проекта IDEA II

МЕМОРАНДУМ ВЗАИМОПОНИМАНИЯ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Меморандум взаимопонимания о сотрудничестве (далее – Меморандум) был подписан 4-го февраля 2015 года

между

1. **Азербайджанский технический университет**, что находится в городе Баку, проспект Гусейна Джавида, 25, Азербайджан;
2. **Ереванский государственный университет**, что находится в городе Ереван, ул. Алекса Манугян, 1, 0025, Армения;
3. **Технический университет Молдовы**, что находится в городе Кишиневе, ул. Штефана чел Маре 168, Молдова;
4. **Брестский государственный технический университет**, что находится в городе Брест, ул. Московская, 267, Республика Беларусь;
5. **Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации**, что находится в городе Гомель, ул. Октября, 50, 246029, Республика Беларусь;
6. **Грузинский технический университет**, что находится в городе Тбилиси, ул. Костава, 77, 0175, Грузия;
7. **Киргизский государственный технический университет имени И. Раззакова**, что находится в городе Бишкек, ул. Мира, 66, Кыргызстан;
8. **Университет имени А. Стульгинскиса**, что находится в городе Каунас, ул. Университет, 10, LT-53361, Литва;
9. **Университет «Люблинская Политехника»**, что находится в городе Люблин, ул. Надбистжиська, 38, Республика Польша;
10. **Высшая школа логистики**, что находится в городе Прерув, ул. Палацкего, 1381/25, 750 02, Чехия;
11. **Университет Докузз Эйлюль**, что находится в городе Измир, ул. Тиназтепе Кампус Бука, Турция;
12. **Луцкий национальный технический университет**, что находится в городе Луцк, ул. Львовская, 75, Украина

Вышеупомянутые учебные заведения, именуемые далее Сторонами, выражают свой взаимный интерес и готовность к установлению и развитию двусторонних связей.

ПОСКОЛЬКУ Стороны исполняют подобные задания и желают сотрудничать в области общих интересов для повышения эффективности их усилий;

ЗДЕСЬ и ДАЛЕЕ, Стороны договорились сотрудничать следующим образом:



Статья I

Цели Меморандума

Целью этого Меморандума является определение основ сотрудничества и способствование взаимодействию Сторон на неисключительной основе в области общих интересов.

Общей целью этого Меморандума является укрепление повышения конкурентоспособности образования в области транспорта и логистики. Такая цель включает, но не исчерпывается следующим:

1.1. Формирование и поддержка платформы для общения, обмена информацией и знаниями в странах ТРАСЕКА касающихся грузоперевозок, упрощения процедур торговли и перевозок, и в конечном итоге транспортной безопасности.

1.2. Повышение потенциала образования Сторон. Другие области обучения могут быть связаны с правовой гармонизацией и приближением, финансовой оценкой и инвестиционной политикой.

1.3. Способствование распространению концепции CAMPUS, которая будет служить усилению потенциала за пределами проектов ТП. Он оптимизирует использование ресурсов за счет распространение на более широкий круг профессионалов в странах-бенефициарах.

Статья II

Области сотрудничества

Стороны договорились сотрудничать в следующих областях:

Обязательства Сторон:

Стороны соглашаются сотрудничать по таким видам деятельности:

2.1. Способствовать просветительской и образовательной деятельности ТРАСЕКА в своих странах, особенно среди молодежи, представителей органов местного самоуправления и в высших учебных заведениях.

2.2. Способствовать привлечению научно-педагогических работников и студентов Сторон к ознакомлению, анализу и обобщению полученного опыта касающегося грузоперевозок в странах ТРАСЕКА, повышение эффективности пунктов пропуска, упрощение процедур торговли и перевозок и, в конечном счете, транспортной безопасности, при этом демонстрировать опыт и практические результаты деятельности ТРАСЕКА.

2.3. Участвовать в подготовке и проведении научно-практических конференций, круглых столов, семинаров, других мероприятий с целью обсуждения образовательных программ, учебных планов, содержания и методик преподавания в высших учебных заведениях.

2.4. Способствовать написанию студентами исследовательских, бакалаврских и дипломных работ с проблематики транспорта и логистики транспорта.

2.5. Оказывать поддержку преподавателям Университета для наполнения платформы CAMPUS.

2.6. Обеспечивать техническую и образовательную поддержку для координации функционирования платформы CAMPUS.

2.7. Способствовать доступу представителей Университета к современным мировым и национальным знаниям и информации.

2.8. Способствовать повышению информированности, проведению мероприятий по вопросам законодательства/политики, тренингов, подготовки публикаций и применению других мер в рамках этого Меморандума.

2.9. Предоставлять консультационные услуги силами национальных и международных экспертов, а также учебную/техническую поддержку Университету которая необходима для развития его потенциала.



Статья III

Консультации и обмен информацией

3.1. Стороны будут регулярно обмениваться информацией и проводить консультации по вопросам составляющим общий интерес, и тем, которые, по их мнению, приведут к сотрудничеству.

3.2. Консультации и обмен информацией и документами будут проводиться без нарушения мероприятий, которые могут быть необходимы для защиты информации и документов конфиденциального характера. Действие таких мер продлится и после остановки действия Меморандума и любых других соглашений, подписанных Сторонами в рамках сотрудничества.

3.3. Стороны будут проводить встречи с необходимой периодичностью для просмотра состояния выполненных мероприятий в рамках этого Меморандума и для планирования будущей деятельности.

3.4. Стороны могут предлагать друг другу присылать представителей на встречи или конференции, организованные ими или при их поддержке, в которых они могут быть заинтересованными. Участь представителей регулируется соответствующими правилами, принятыми для проведения этих встреч или конференций.

3.5 Стороны будут предпринимать все необходимые меры для того, чтобы обеспечить быстрый и наиболее полный ответ. Они должны сообщить друг другу об обстоятельствах препятствующих или задерживающих исполнение запроса о помощи.

Статья IV

Выполнение Меморандума

4.1. Для выполнения определенных мероприятий предвиденных в Меморандуме, Стороны будут заключать соглашения о совместном финансировании, согласно соответствующим правилам и процедурам. Эти соглашения будут определять стоимость и необходимые затраты связанные с мероприятиями, а также условия касающиеся их финансирования Сторонами. Соглашения о совместном финансировании должны иметь ссылки на статью Меморандума, которая касается соглашений о совместном финансировании, проектов и программ, которые финансируются ими.

4.2. Стороны утверждают, что все мероприятия будут выполняться на основе проектных документов, согласованных Сторонами.

4.3. Стоимость мероприятий по связям с общественностью, которые не определены отдельными соглашениями о совместном финансировании, но связаны с таким партнерством, будут финансироваться Сторонами.

4.4. Ни одна Сторона не выступает агентом, представителем или ассоциированным партнером другой Стороны. Сторона не будет заключать контракт или не будет брать обязательства от имени другой Стороны и должна быть самостоятельной ответственной за исполнение всех платежей от своего имени и с собственного счета, как определено в этом Меморандуме и соглашениях о совместном финансировании заключенных на основе этого Меморандума.

4.5. Каждая Сторона будет ответственна за свои действия и бездействие в связи с этим Меморандумом и его реализацией.

Статья V

Вступление в силу, срок действия и внесение изменений

5.1. Сотрудничество, соответственно этому Меморандуму не является ограниченным и будет длиться со дня вступления в силу, как указано в статье X, и может быть прекращено одной Стороной при условии письменного предупреждения другой Стороны за два месяца.



5.2. В случае остановки действия Меморандума, любые соглашения о совместном финансировании или сотрудничестве, любые проектные документы, заключенные соответственно этому Меморандуму, могут также быть приостановлены соответственно условиям о прекращении, о которых сказано в этих документах. В таком случае, Стороны должны предпринять все необходимые меры, чтобы обеспечить надлежащее завершение всех видов деятельности, которые исполнялись соответственно этому Меморандуму, соглашениям о совместном финансировании и проектным документам.

5.3 Этот Меморандум приостанавливает действия корда Стороны подписывают ограничительный/обязующий документ на следующий этап сотрудничества

5.4. Стороны могут вносить изменения к Меморандуму путем обмена официальными письмами.

Статья VI

Сообщения и обращение

Любые коммуникации, сообщения, требования или другое между Сторонами, что необходимо или требуется соответственно этому Меморандуму, должны быть поданы в письменном виде и высланы официальной почтой на адреса Сторон. Для достижения целей Меморандума при смене стороной адреса другой важной информации, она вовремя информирует об этом другую сторону.

Статья VII

Урегулирование споров

Любые споры между Сторонами, что могут возникнуть и имеют отношение к толкованию и исполнению этого Меморандума, должны быть разрешены Сторонами дружелюбно.

Статья VIII

Другие условия Меморандума

Этот Меморандум и любые другие соглашения о совместном финансировании и проектные документы содержат полное понимание Сторон касающееся сути этого Меморандума и отменяют все предыдущие соглашения касающиеся такого содержания. Неспособность одной Стороны обеспечить исполнение положений этого Меморандума не приводит к отмене этого или других положений Меморандума. Недействительность или невозможность исполнить какое либо положение Меморандума не влияют на действительность или возможность исполнения любого другого положения Меморандума.

Статья IX

Правовое поле Меморандума

Меморандум не представляет и не может составлять никаких юридических обязательств между сторонами, однако стороны будут признавать факты, которые он определяет и придерживаться определенных обязательств.

Сотрудничество между Сторонами согласно этому Меморандуму регулируются соответствующими законами юрисдикции Сторон, а именно теми, которые защищают конфиденциальную информацию и коммерческую тайну.

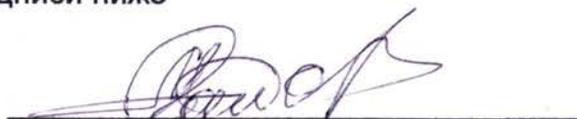
Статья X

Вступление в силу

Данное соглашение действительно после подписания всеми Сторонами.



НА ПОДТВЕЖДЕНИЕ ВИШЕИЗЛОЖЕННОГО, представители сторон ставят свои подписи ниже



Азербайджанский технический университет

г-н Рауф Мамедов,
заведующий кафедрой
автотранспортных средств



Технический университет Молдовы

г-н Виктор Чебан,
заведующий кафедрой транспорта



Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации

Николай Оксенчук,
г-н заместитель декана факультета
торговли



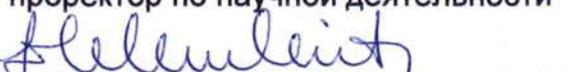
Кыргызский государственный технический университет имени И. Раззакова

г-н Бекжан Торобеков,
заместитель ректора (проректор) по
развитию



Университет «Люблинска Политехника»

г-жа Мажена Дудзинська,
проректор по научной деятельности



Университет Докузз Ейлюль

г-жа А. Гюльдем Серит,
декан факультет морского транспорта



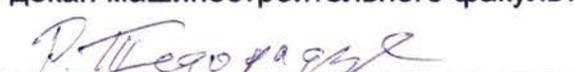
Ереванский государственный университет

г-н Ваче Калашан,
заведующий кафедрой
профессионального обучения



Брестский государственный технический университет

г-н Александр Драган,
декан машиностроительного факультета



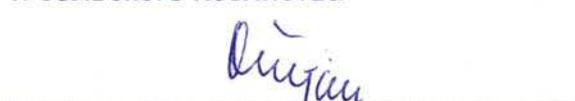
Грузинский государственный университет

Резо Тедорадзе,
г-н заместитель директора отдела
логистики



Университет имени А. Стульгинскиса

г-н Одриус Гаргазас,
профессор Института развития бизнеса
и сельского хозяйства



Высшая школа логистики

г-н Зденек Чуян,
заведующий кафедрой логистики и
технических дисциплин



Луцкий национальный технический университет

г-жа Зоряна Герасимчук,
первый проректор





ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Транспортное исследование ВП – семинар по транспортному моделированию Киев, 17-18 марта 2015 г.

Список участников

Страна	Имя	Фамилия	Должность
Азербайджан	Гейдар	Турабов	Начальник сектора отдела транспортной политики и экономики, Министерство транспорта
Азербайджан	Шахин	Исмаилов	Зам. начальника отдела транспортной политики и экономики, Министерство транспорта
Азербайджан	Назим	Исмаилов	Начальник сектора, отдел транспортной координации и лицензирования
Грузия	Заза	Авалиани	Начальник отдела автомобильного транспорта, ЮЛПП «Агентство наземного транспорта»
Грузия	Михеил	Пааташвили	Главный специалист Отдела наземного транспорта, Департамент транспортной политики
Казахстан	Молдабек	Абденов	Старший эксперт департамента автомобильного транспорта
Казахстан	Темирлан	Ахмет	Старший эксперт
Кыргызстан	Таалайбек	Жумалиев	Главный специалист по международным перевозкам, Государственное агентство автомобильного и водного транспорта
Молдова	Радуга	Роговей	Заместитель начальника управления дорог
Молдова	Николаэ	Миндра	Старший эксперт Департамента инвестиций
Молдова	Елена	Балан	Заместитель начальника управления стратегической политики и инвестиций
Таджикистан	Боймурод	Ешонов	Вице-президент Ассоциации «АВВАТ»
Беларусь	Елена	Новикова	Главный инженер транспортного моделирования



Беларусь	Игорь	Франскевич	Докладчик, презентация Транспортной модели Беларуси
Беларусь	Андрей	Рекеш	Секретариат Е 40
Украина	Михаил	Кузнецов	Начальник управления оперативного взаимодействия с пограничными переходами и собственниками подвижного состава
Украина	Юрий	Твердов	Главный эксперт по инвестиционной политике и взаимодействию с МФУ
Украина	Олексий	Геращенко	Руководитель Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта
Украина	Лилия	Кондзерская	Главный специалист Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта
Украина	Ольга	Санина	Начальник отдела мониторинга грузовых перевозок
Украина	Наталия	Дудник	Главный специалист отдела безопасности движения
ПС	Юлиана	Стасюк	Руководитель группы экспертов

ПОВЕСТКА ДНЯ

Место проведения: Отель «Президент», Киев

Вторник, 17 марта 2015 г.

9:15 – 09:30	Регистрация участников
09:30 – 11:00	Обзор прогнозной модели ТРАСЕКА - д-р Хамед <ul style="list-style-type: none"> – история создания и развитие – технические параметры – обновления: – базовый год, – сеть, – пассажиры, – уровень детализации, – соответствие национальному законодательству
	Инструмент для исследования ВП - д-р Хамед Модерируемая дискуссия: вклад стран и отзывы национальных



	экспертов по теме «Где мы находимся»; опыт национальных администраций в области моделирования.
11:00 – 11:30	Кофе-брейк
11:30 – 13:00	<i>Инфраструктура и социально-экономические данные – г-н Беттгер</i> <ul style="list-style-type: none">– Обзор– Источники– Верификация– Сегменты– Приложение Strata
13:00 – 14:00	Обед
14:00 – 15:30	<i>Генерирование поездок / Распределение и моделирование грузовых перевозок по видам транспорта – г-н Беттгер</i> <ul style="list-style-type: none">– Товары– Производство– Потребление– Экспорт <p>Выбор вида транспорта и распределение в грузовой модели. Предположения для грузовой модели</p> <ul style="list-style-type: none">– Обсуждение– Утверждение данных
15:30 – 16:00	Кофе-брейк
16.00 – 17.30	<i>Генерирование поездок / Распределение и моделирование пассажирских перевозок по видам транспорта - г-жа Козлова</i> <ul style="list-style-type: none">– Цели поездок,– Сегменты населения,– Поведение путешественников <p>Выбор вида транспорта и распределение в пассажирской модели. Предположения для пассажирской модели</p> <ul style="list-style-type: none">– Обсуждение– Утверждение данных

Среда, 18 марта 2015 г.



09:30 – 11:00	Методы распределения трафика – г-н Беттгер <ul style="list-style-type: none">– Методика распределения– Равновесие сети– Распределение грузового трафика– Распределение пассажирского трафика Обсуждение
11:00 – 11:30	Кофе-брейк
11:30 – 13:00	Результаты распределения трафика – г-жа Козлова <ul style="list-style-type: none">– Обзор значений– Обзор экспертов и обсуждение
13:00 – 14:00	Обед
14:00 – 15:30	Возможности изменения инфраструктуры в приложении модели Сессии, посвященные усовершенствованию сети <ul style="list-style-type: none">– Изменения в пересечении границ– Изменения в логистических центрах– Изменения, связанные с модернизацией сети– Улучшение дорожного покрытия / повышение скорости на железной дороге Вклад стран <ul style="list-style-type: none">– Будущая модернизация сети (подтвержденные планы)– Практическая работа с моделью, если останется время
15:30 – 16:00	Кофе-брейк
16:00- 17:30	Будущие сценарии до 2030 г. – г-жа Клаудиа Де Стасио <ul style="list-style-type: none">– Презентация трех сценариев– Отклики стран– Выводы, вопросы и ответы

Итоги семинара

Сессия 1 была посвящена следующим темам: обзор прогнозной модели ТРАСЕКА, включая ее технические параметры, 2008 год в качестве базового и целевой год 2020 / Обсуждение текущего статуса и объемов транспортных потоков / Обсуждение уровня детализации на национальном уровне.

Сессия 2 сосредоточилась на вариантах использования странами методов моделирования в национальном планировании. Все страны составляют прогнозы спроса на основе регрессионного анализа на перспективу до 10 лет. Этого недостаточно, но в целом принимается МФУ ввиду отсутствия альтернатив.



На сессии, посвященной входным данным для создания модели, обсуждались имеющиеся данные по инфраструктуре и социально-экономические данные (входные файлы VISUM), а также новый вид транспорта - речной - и включение пассажирских перевозок. Участники оценили важность этого шага, что значительно повышает ценность модели на национальном уровне.

Параметры, одобренные DG MOVE - сегменты, приложение Strata – получили одобрение и утверждение со стороны участников.

Модель генерирования поездок и распределения грузов должна учитывать новые аспекты грузоперевозок – упрощение процедур, контейнеризацию грузов. Состоялось обсуждение предположений в отношении базы данных «Комтрейд ООН» по производству, потреблению и экспорту товаров.

Модель генерирования и распределения пассажирских перевозок. Мозговой штурм и семинар по обсуждению утвержденных целей поездок, сегментов населения и поведению пассажиров с точки зрения мобильности. Участники сообщили об отсутствии соответствующих исследований в странах Восточного партнерства, за исключением Беларуси.

На сессии, посвященной моделированию распределения перевозок по видам транспорта, особенно активно обсуждались системы снабжения на общественном транспорте.

Метод распределения трафика. Практичные и отражающие действительность параметры распределения в VISUM (по запросу Азербайджана), обсуждение равновесия сети.

Результаты сессии: тестовые прогоны модели с учетом изменений в сети (инфраструктурных и организационных). Изменения процедур пересечения границы / Изменения в логистических центрах / Изменения в плане модернизации сети, улучшения дорожного покрытия / повышения скорости на железной дороге.

Резюме:

Семинар продемонстрировал большую заинтересованность каждой страны в получении результатов моделирования и желание представить их на руководящем уровне в министерствах для последующего внедрения в качестве инструмента планирования в странах (Азербайджан, Казахстан, Украина).

Ниже приведены рекомендации по корректировке сети:

- Молдова:
 - Дорога из Кишинева в Одессу. Закрытие моста на этой дороге.
 - Отсутствие дороги, ведущей из Украины через Молдову в Румынию.
- Согласование следующего перечня всех портов Черного моря: Стамбул, Зонгулдак, Самсун, Трабзон, Батуми, Поти, Сочи, Новороссийск, Таганрог, Севастополь, Николаев, Одесса, Рени, Джурджулешть, Варна, Бургас
- Украинский делегат отметил важность Херсона и Мариуполя как крупных морских портов
- Беларусь потребовала введения платных дорог
- Грузия отметила дополнительный пограничный пункт в Вале на границе с Турцией



- Казахстан проинформировал о новой железной дороге из Жезказгана через Аральск, которая в настоящее время уже работает в тестовом режиме.





ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Транспортное исследование ВП – совещание группы национальных экспертов по вопросам внутренних водных путей Киев, 20-21 апреля 2015 г.

Список участников

Страна	Имя	Фамилия	Должность
Беларусь	Андрей	Рекеш	Секретарь комиссии по развитию E40
Беларусь	Александра	Спичевская	Главный специалист департамента морского и речного транспорта - Министерство транспорта
Украина	Олексий	Герашенко	Руководитель Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта, Министерство инфраструктуры
Украина	Евгений	Ремезовский	Главный специалист Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта, Министерство инфраструктуры
Украина	Аркадий	Кузьмин	Секретарь комиссии по развитию E40

Протокол

Введение и общая информация

- Д-р Ашраф Хамед представил проект ТРАСЕКА IDEA II, рассказал о региональном транспортном исследовании ВП и целях совещания.
- Андреа Селан (далее именуемая «эксперт проекта») представила содержание инфографики и уже собранные данные, а также перечислила наиболее важные данные, которые должны быть получены в ходе совещания.
- Эксперты из Беларуси сообщили, что они пересмотрели весь пакет данных и что новая / обновленная информация в виде таблицы Excel будет передана во время совещания.
- Эксперты из Украины проинформировали о том, что все порты в Украине были приватизированы, в связи с чем Департамент транспорта на данный момент имеет очень мало статистических данных по транспортным потокам на внутренних водных



путях. Кроме того, по их утверждению, за последние годы были открыты новые частные терминалы, в основном, ориентированные на обслуживание одного типа товаров.

- По информации белорусских экспертов, Беларусь предпринимает серьезные шаги в направлении модернизации и улучшения навигации по водному маршруту E40. В частности, были реконструированы и обновлены до класса Va многочисленные шлюзы.

Водный путь E40

- Эксперт проекта представил собранную информацию по водному маршруту E 40 и портам и попросил национальных экспертов проверить эти данные и заполнить пробелы, где это возможно. Основные аспекты: информация о транспортных потоках по участкам и сезонные условия навигации.
- Белорусские эксперты в целом подтвердили корректность собранных данных и предложили включить в перечень портов, которые должны быть охвачены, порт Микашевичи. Обновленная информация по белорусским портам вдоль водного пути E40 включена в подготовленную ими таблицу Excel.
- Украинские эксперты проверили общую корректность собранных данных по водному пути E40. Они подтвердили собранные данные о портах и обещали проверить, удастся ли предоставить дополнительные данные или они определенно недоступны. Кроме того, они предложили включить в перечень портов, которые должны быть охвачены, порт Черкассy и добавить один шлюз в Каневе, между Киевом и Кременчугом.
- Эксперты обеих стран сообщили об имеющихся планах строительства перегрузочного порта на границе между Беларусью и Украиной.
- Украинские эксперты проинформировали о том, что официальных данных по транспортным потокам на отдельных участках не имеется (доступна только грубая оценка общего объема трафика для всего водного пути), и что данные о регулярных пассажирских перевозках также отсутствуют.
- Эксперты из Беларуси представили оценку транспортного потока на протяжении всего белорусского участка (1 млн. тонн в год) и данные о распределении потока между участками на основе зарегистрированных проходов судов через шлюзы. Украинские эксперты проверят, смогут ли они представить аналогичные данные.
- Эксперты из Беларуси и Украины предоставили информацию о продолжительности сезонной навигации (8,5 месяцев в году к северу от Киева и 9,5 месяцев в году к югу от Киева).

Водный путь E80-09

- Эксперт проекта представил водный путь E80-09 и данные о портах, собранные в рамках проекта IDEA II, и попросил национальных экспертов проверить их, по возможности, заполнив недостающие данные. В этом случае акцент также следует сделать на информации о транспортных потоках по участкам и пропускной способности портов.
- Украинские эксперты просмотрели собранные данные и обещали проверить наличие или однозначное отсутствие дополнительной информации.



- Украинские эксперты сообщили, что никаких официальных данных о транспортных потоках не имеется, также отсутствует информация о регулярных пассажирских перевозках, но они намерены запросить одну частную компанию о возможности предоставления данных.
- Украинские эксперты предложили вычеркнуть Килию из перечня речных портов, поскольку она является частью порта Усть-Дунайск.

Водный путь E40-02

- Эксперт проекта представил собранные данные по водному пути E40-02 и соответствующим портам и попросил национальных экспертов проверить их, по возможности, заполнив недостающие данные.
- Украинские эксперты в целом подтвердили корректность собранных данных по транспортным потокам. Они сообщили, что никаких официальных данных о транспортных потоках не имеется, также отсутствует информация о регулярных пассажирских перевозках.
- Украинские эксперты просмотрели собранные данные о портах и обещали проверить наличие или однозначное отсутствие дополнительной информации.



ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Совещание группы экспертов по правовым вопросам

Киев, 21-22 апреля 2015 г.

Список участников

Страна	Имя	Фамилия	Должность
Азербайджан	Мехман	Харунов	Старший советник юридического отдела, Министерство транспорта
Азербайджан	Сабухи	Махмудов	Руководитель отдела Юридического департамента, Министерство транспорта
Армения	Люсинэ	Восканян	Заместитель начальника Юридического департамента, Министерство транспорта и связи
Армения	Вахэ	Саргсян	Старший специалист Юридического департамента, Министерство транспорта и связи
Казахстан	Айбек	Рахимбеков	Эксперт по концессионным проектам, департамент правовой и кадровой работы, Комитет автомобильных дорог Министерства инвестиций и развития
Казахстан	Зарина	Жамангараева	Эксперт по вопросам правовой гармонизации, Министерство транспорта (ТРАСЕКА)
Кыргызстан	Куттубек	Акунов	Главный специалист юридического отдела Государственного агентства автомобильного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций
Кыргызстан	Руслан	Доскожаев	Главный специалист Департамента дорожного хозяйства при Министерстве транспорта и коммуникаций
Молдова	Андрей	Григорита	Эксперт юридического департамента, Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры



Молдова	Филипп	Иванов	Эксперт Департамента Международных отношений и европейской интеграции, Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры
Таджикистан	Зафар	Хафизов	Специалист правового сектора, Министерство транспорта
Таджикистан	Шахбоз	Рахмонов	Специалист правового сектора, Министерство транспорта
Украина	Олексий	Окарский	Старший эксперт Юридического департамента, Министерство инфраструктуры
ПС	Юлиана	Стасюк	Руководитель группы экспертов

ПОВЕСТКА ДНЯ

Место проведения: отель «Президент», Киев

Вторник, 21 апреля 2015 г. – Обучение Экспертной группы

9:15 -09:30	Регистрация участников
09:30 - 11:00	СЕССИЯ 1: Правовая гармонизация: Пилотная Дорожная карта – Концепция и архитектура Е. Костадинова – Описание процессов – Методические предпосылки – Разъяснение процедур
11:00 - 11:30	Кофе-брейк
11:30 :13:00	СЕССИЯ 2: TRAC Lex – Методика оценки и мониторинга уровня гармонизации на уровнях ЕС-ТРАСЕКА и ТРАСЕКА-ТРАСЕКА (метод бенчмаркинга) Е. Костадинова 1. Объем правовой базы – критерии, законодательство ЕС (<i>aquis communautaire</i>), международные конвенции и соглашения 2. Система баллов для оценки и сравнения эффективности процессов правового сближения
13:00 : 14:00	Обед
14:00 – 15:30	СЕССИЯ 3: Модуль 3. Транспортные решения, направленные на устранение нефизических препятствий в области транспорта -



	реализация и обеспечение соблюдения международных конвенций и соглашений в рамках национального законодательства <i>Менно Ленгевельд</i>
15:30 – 16:00	Кофе-брейк
16:00 – 18:00	СЕССИЯ 3: Модуль 3. - продолжение

Среда, 22 апреля 2015 г. – Совещание Экспертной группы

	Цель: Применение инструментария
09:30 - 11:00	СЕССИЯ 4: Модуль 4. - Транспортная инфраструктура и государственно-частное партнерство <i>Адриаан Рест Кроллиус</i>
11:00 - 11:30	Кофе-брейк
11:30 :13:00	СЕССИЯ 4: Модуль 4. - продолжение
13:00 : 14:00	Обед
14:00 – 15:30	Предоставление информации и сравнение со странами ТРАСЕКА <i>Модерируемое обсуждение: Е. Костадинова</i>
15:30 – 16:00	Кофе-брейк
16:00 – 18:00	Определение и обсуждение дальнейших тем для работы экспертных групп, направленной на анализ пробелов в законодательстве стран <i>Модерируемое обсуждение: Е. Костадинова</i>

Протокол совещания

Цели совещания:

- Задачи Экспертной группы по правовым вопросам - продолжение
- Введение в анализ пробелов – Пилотная Дорожная карта по правовому сближению
- Основное обсуждение: методы мониторинга уровня правовой гармонизации
- Транспортные решения, направленные на устранение нефизических препятствий в области транспорта - реализация и обеспечение соблюдения международных конвенций и соглашений в рамках национального законодательства



- Транспортная инфраструктура и государственно-частное партнерство.

Сессия началась с обсуждения Концепции национальных координаторов ТРАСЕКА, основной роли Экспертной группы по правовым вопросам и результатов первого (Киев, 2013 г.) и второго (Кишинев, 2014 г.) совещаний.

В ходе интерактивной дискуссии участники достигли следующих договоренностей:

Сессия 1. Гармонизация законодательства: Пилотная Дорожная карта – Концепция и архитектура

- Методы правовой гармонизации должны реализовываться для достижения нескольких целей:
 - Осуществление подробного анализа пробелов в законодательстве каждой страны;
 - Периодическая оценка регуляторного воздействия на текущую ситуацию;
 - Углубление знаний экспертов по правовым вопросам в странах ТРАСЕКА.
- Необходимо разработать визуальный инструмент для контроля различных степеней прогресса в странах ТРАСЕКА с использованием матрицы показателей, демонстрирующих уровень правового сближения в соответствующих областях.
- Требуется двусторонний подход к реализации правовой гармонизации в странах ТРАСЕКА - страны Восточного партнерства и правовое сближение, с одной стороны, и страны Центральной Азии и гармонизация законодательства, с другой стороны. Существует также общее для всех стран направление деятельности – присоединение к международным конвенциям и соглашениям. В этом случае потребуются общие задачи и усилия группы экспертов по правовым вопросам.

Сессия 2: TRAC Lex – методология оценки и мониторинга уровня правовой гармонизации на уровнях ЕС-ТРАСЕКА и ТРАСЕКА-ТРАСЕКА (метод бенчмаркинга)

- Объем правовой базы – критерии, законодательство ЕС (*aquis communautaire*), международные конвенции и соглашения; был представлен ряд правовых инструментов
- Система баллов для оценки и сравнения эффективности процессов правового сближения – страны должны осуществлять Стратегию развития ТРАСЕКА и оценивать различия между ними на уровне ТРАСЕКА-ТРАСЕКА.

Сессия 3: Модуль обучения 3. Транспортные решения, направленные на устранение нефизических препятствий в области транспорта - реализация и обеспечение соблюдения международных конвенций и соглашений в рамках национального законодательства.

- Уровень реализации – учрежденные / уполномоченные административные структуры
- Обеспечения соблюдения - штрафы и санкции.

Сессия 4: Модуль обучения 4. Транспортная инфраструктура и государственно-частное партнерство

- Каждая страна оценивалась по нескольким критериям
- Обсуждались положительные и отрицательные примеры в мировом масштабе

План на будущее:

Краткосрочные задачи на ближайшие 4 месяца:



Экспертная группа по правовым вопросам должна проверить правовые основы ТРАСЕКА в области транспорта, чтобы выявить общие положения в транспортном законодательстве и различия между странами. Члены экспертной группы должны при этом использовать анкеты, подготовленные Ключевым экспертом проекта по правовым вопросам.

Экспертная группа по правовым вопросам должна определить уровень реализации в странах различных международных конвенций и соглашений.

По результатам выполнения указанных задач и после их обсуждения в ходе четвертого совещания Экспертной группы по правовым вопросам (последнего совещания в рамках проекта, запланированного на сентябрь-октябрь), должна быть подготовлена окончательная редакция Дорожной карты по вопросам правового сближения.

Опубликовано в декабре 2015 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.

