

EuropeAid 2012/308-293

IDEA II

Транспортный диалог и взаимодействие сетей

*Шестой промежуточный отчет о ходе реализации проекта
Июнь 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

Контактное лицо: Анджело Мартино / Координатор проекта

Подпись:

Дата отчета: 29 июня 2016 г.

Отчетный период: 16 июля 2015 г. – 15 января 2016 г.

Составители отчета: Д-р Сильвия Маффи и Анджело Мартино

Контактные данные проекта IDEA II:

Должность	Имя, фамилия	Адрес электронной почты и телефон
Координатор проекта	Анджело Мартино	martino@trt.it Тел. +32 2 6479100 Моб. +32 470 963217
Руководитель проекта	Д-р Сильвия Маффи	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 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

1	Проект IDEA II	5
1.1	Цели проекта.....	5
1.2	Основные параметры проекта	6
2	Краткий обзор деятельности проекта	7
2.1	Предпосылки	7
2.2	Компонент 2: Планирование инфраструктуры и сетей	7
2.2.1	Бенчмаркинг пограничных пунктов пропуска.....	7
2.2.2	Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная	8
2.3	Компонент 3: Привлечение финансирования.....	9
2.3.1	Портфель транспортных проектов Восточного партнерства.....	9
2.4	Компонент 4: Развитие кадрового потенциала	10
2.4.1	Кампус ТРАСЕКА и университетская сеть.....	10
2.5	Компонент 5: Коммуникация, обзорность и информирование	11
2.5.1	Веб-сайт проектов ТП ТРАСЕКА.....	11
3	Выездные миссии экспертов	12
4	Ресурсы и бюджет	13
	Приложение I – Портфель транспортных проектов ВП: форма для описания проектов	14
	Приложение II – Университетская сеть ТРАСЕКА: бизнес-план	15
	Приложение III – Отчет о бенчмаркинге пунктов пересечения границы	16



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.

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 + пролонгация на три месяца (всего 39 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 Краткий обзор деятельности проекта

2.1 Предпосылки

Деятельность проекта IDEA II в течение шестого отчетного периода была сосредоточена на выполнении следующих задач:

- (i) исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная, весьма существенное с точки зрения усилий и выездных миссий экспертов, которое было успешно завершено в ноябре 2015 года;
- (ii) подготовка портфеля транспортных проектов ВП (продолжается);
- (iii) завершение бенчмаркинга пунктов пропуска через границу, который был завершен в конце отчетного периода;
- (iv) разработка бизнес-плана развития Кампуса ТРАСЕКА и университетской сети, завершенная к январю 2016 года, в качестве следующего шага повлекла за собой соглашение об университетской сети.

Ввиду сроков выполнения задачи по созданию портфеля транспортных проектов Восточного партнерства и необходимости завершить задачу создания университетской сети проект IDEA II был продлен на три месяца и будет завершен 15 апреля 2016 года.

Мероприятия, реализованные в прошедшем отчетном периоде, а также планы по их завершению в следующем отчетном периоде описаны в следующих разделах в соответствии с их классификацией по пяти компонентам проекта.

2.2 Компонент 2: Планирование инфраструктуры и сетей

В рамках данного компонента были выполнены две задачи: бенчмаркинг пунктов пропуска через границу ТРАСЕКА и исследование текущей ситуации и потенциального развития канала «Быстрое» и Килийского рукава в дельте Дуная. Обе задачи были завершены.

2.2.1 Бенчмаркинг пограничных пунктов пропуска

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

Сравнительный анализ деятельности пунктов пересечения границы явился совершенно новым видом деятельности для бенефициаров. Заинтересованные стороны ТРАСЕКА были вовлечены в разработку методологии, проведение исследований, коммуникацию, политическое одобрение, а также оказали 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 применить ко всем странам ТРАСЕКА и распространить на другие виды транспорта.



Методология обеспечивает единый метод расчетов, инструмент сравнительного анализа для сравнения удобства и привлекательности пунктов пересечения границы для пользователей. Методика предполагает проведение опросов для выявления проблем при пересечении границ. Были выбраны следующие показатели и суб-показатели: i) время выпуска; ii) стоимость; iii) таможенные процедуры; iv) эффективность процессов оформления; v) риск.

Ответственность группы национальных экспертов ТРАСЕКА за указанные процессы остается неоспоримой. Методика подробно обсуждалась на семинаре, только одобренные показатели были приняты для дальнейшего рассмотрения. Выбор пограничных переходов и методики онлайн-опросов был осуществлен экспертами.

Методика может быть использована как в пределах одной страны, так и для сравнения уровня эффективности между различными странами ТРАСЕКА. Вся 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.

Данные, полученные в рамках реализации этой задачи, были в дальнейшем использованы для уточнения параметров региональной транспортной модели Восточного партнерства. Окончательный отчет о выполнении задачи приведен в Приложении III.

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

Дунай протекает через десять европейских стран, и его дельта соединяется с Черным морем, при этом:

- морское судоходство осуществляется морскими судами, достигающими фарватера Дуная по судоходным каналам до порта Галац в Румынии, где сечение реки обеспечивает естественную необходимую глубину для морских судов;
- внутреннее судоходство осуществляется баржами, соединяющими все речные порты нижнего Дуная с Центральной и Западной Европой.

Рассматриваемый проект сосредоточен на дельте Дуная, включая канал «Быстрое» и последние 170 км реки, а именно Килийский рукав. Килийский рукав является одним из основных ответвлений в заключительной части реки и проходит по границе между Румынией и Украиной. Канал «Быстрое», берущий начало в завершающем участке Килийского рукава, находится на территории Украины. Уже в прошлом веке он использовался в качестве судоходного пути.

Канал давно является предметом обсуждения между Румынией и Украиной, с того времени как в 2004 году начались земляные работы. Для Украины канал «Быстрое» имеет стратегическое значение, так как он соединяет Черное море с основной сетью внутренних водных путей ЕС, в частности, это самый короткий путь, обеспечивающий доступ к внутренним дунайским портам Рени, Измаил и Килия.

После начала работ на канале «Быстрое» в 2004 году румынские власти заявили, что строительство и эксплуатация канала будут существенно влиять на экологию всего региона дельты с трансграничным эффектом. По мнению властей Румынии возможно повторение ситуации, которая сложилась при осуществлении работ по прокладке, спрямлении и обслуживании Сулинского канала на румынской стороне дельты Дуная (более ста лет тому назад).



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.

Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава содержит оценку ситуации с особым акцентом на воздействии проекта на окружающую среду. Цели исследования предполагают четкий и объективный анализ текущей ситуации и ее возможного развития, способный дать службам Комиссии возможность принятия обоснованного политического решения в данном вопросе.

Исследование проводилось с июля по октябрь 2015 года путем объединения результатов из двух источников:

1. Обзор имеющихся исследований и документации, в том числе:

- Проектной документации, предоставленной украинскими учреждениями, включая оценку воздействия на окружающую среду;
- Отчетов и исследований различных заинтересованных сторон, в частности, национальных администраций, двусторонних комитетов, НПО, промышленности, операторских компаний и т.д.;
- Текущих и будущих законодательных норм в области экологии, с учетом обязательств, вытекающих из соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной;
- Данных по трафику и эксплуатационных особенностей в отношении канала, а также всего региона дельты Дуная.

2. Встречи с заинтересованными сторонами, включая представителей румынских и украинских министерств и правительственных учреждений в области транспорта и окружающей среды, местных НПО (в Румынии и Украине), международных НПО, международных организаций по Дунаю и т.д.

Заключительные выводы по результатам исследования были представлены на Транспортной панели Восточного партнерства 17 ноября 2015 года в Брюсселе. Окончательный вариант, учитывающий замечания, полученные от румынской делегации и Генерального директората по вопросам окружающей среды, был представлен в январе 2016 года.

2.3 Компонент 3: Привлечение финансирования

Деятельность, осуществляемая в рамках этого компонента в ходе шестого отчетного периода, включала подготовку портфеля транспортных проектов Восточного партнерства, которая будет завершена в период пролонгации проекта.

2.3.1 Портфель транспортных проектов 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 71 транспортный проект 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.

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 по июнь 2015.

Форма описания проекта (см. Приложение I) предоставляет информацию о проекте с точки зрения географических, технических, экономических и временных аспектов.

База данных в настоящее время обновляется путем включения дополнительных проектов транспортной инфраструктуры, предложенных в качестве приоритетных проектов государствами-членами Восточного партнерства.

2.4 Компонент 4: Развитие кадрового потенциала

Основным направлением деятельности в рамках компонента развития кадрового потенциала является создание Кампуса и университетской сети ТРАСЕКА.

2.4.1 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.



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 шаг за шагом интегрироваться в деятельность учебных заведений: документы будут загружаться в существующие курсы или будет специально разработан новый материал. Процесс идет полным ходом, были направлены обращения к участникам университетской сети, в результате чего к концу 2015 года был получен положительный отклик от трех учебных заведений, готовых участвовать в загрузке учебных материалов в течение последующих месяцев.

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 (см. Приложение II). Параллельно Луцкий университет начал переговоры с потенциальными участниками финансирования Кампуса в течение начального периода, который составит не менее двух лет.

В целях обеспечения устойчивой работы и прав собственности на Кампус ТРАСЕКА будет подготовлен договор о передаче инструмента Луцкому университету. Этот договор будет включать в качестве приложений бизнес-план и проект договора, который должен быть подписан учебными заведениями, присоединяющимися к университетской сети после завершения проекта IDEA II. Университетская сеть будет работать в соответствии с бизнес-планом. Это, среди прочего, требует расширения правовой организации / структуры деятельности сети в рамках процесса, который будет осуществляться и за пределами срока жизни проекта IDEA II.

2.5 Компонент 5: Коммуникация, обзорность и информирование

Коммуникационная деятельность связана с веб-сайтом проектов технической помощи ТРАСЕКА. Никакой другой деятельности на период пролонгации проекта не предусмотрено.

2.5.1 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. Обсуждение по поводу возможного скоординированного управления двумя веб-сайтами до сих пор не завершено.



3 Выездные миссии экспертов

В течение отчетного периода эксперты проекта IDEA II совершили восемь поездок. Шесть из восьми выездных миссий были связаны с исследованием канала «Быстрое» и Килийского рукава, включая посещение украинской дельты Дуная, встречи с национальными органами власти и международными организациями, и, в конечном итоге, поездки в Брюссель с целью обсуждения хода исследования и окончательной презентации на Транспортной панели ВП.

Две остальные поездки были связаны с обсуждением хода реализации проекта и подготовкой бизнес-плана Кампуса и университетской сети ТРАСЕКА.

Выездная миссия	Место	Даты
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 – Совецание с Генеральными директоратами DG MOVE и DG NEAR	Брюссель	27-28 июля 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Встреча с национальными органами власти и учреждениями Украины	Киев	2-4 сентября 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Совецание МКОРД	Вена	10-11 сентября 2015 г.
Исследование канала «Быстрое» и Килийского рукава – Встреча с национальными органами власти и учреждениями Румынии	Бухарест и Галац	20-23 сентября 2015 г.
Совецание 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.



4 Ресурсы и бюджет

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

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

К концу шестого отчетного периода проектом IDEA II было израсходовано 89% общего бюджета, предусмотренного для оплаты работы экспертов (человеко-дней). В частности, проектом было использовано приблизительно:

- 90% ресурсов, выделенных на оплату труда старших краткосрочных экспертов и
- 88% 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 (транспортные расходы и суточные);
 2. Оплата субподрядных работ;
 3. Текущие затраты проектного офиса, включая переводы и распечатку материалов и пр.

Расходы первой группы связаны с восемью поездками экспертов проекта и включают транспортные расходы и выплату суточных.



Расходы второй группы связаны с оплатой работы субподрядчиков по разработке платформы Кампус ТРАСЕКА и лицензированием веб-сайта портфеля транспортных проектов ВП.

Третья группа расходов включала текущие затраты, связанные с переводами и распечаткой материалов.

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



Приложение I – Портфель транспортных проектов ВП: форма для описания проектов

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"> Freight: 7.700 tonnes/day Passengers: 2.800 cars/day
Technical description	<p>The goal of the project is the modernization of the road section between Vilnius and Minsk M-7/E28 Minsk - Al'miany - 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-Al'miany-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"> Transport Environment Social Other 	
Source of funding	
References	<ul style="list-style-type: none"> 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
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"> Transport Environment Social Other 	
Source of funding	
References	<ul style="list-style-type: none"> 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 http://www.lra.lt/en.php/projects/eu_cohesion_fundrmdp/2500#content_15788 http://www.ndpft.org/c/document_library/get_file?folderId=16355&name=DLFE-1603.pdf
<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, Domier Consulting GmbH and Lutsk University</small>	
	



Приложение II – Университетская сеть ТРАСЕКА: бизнес-план

Предоставлен в виде отдельного документа.



Приложение III – Отчет о бенчмаркинге пунктов пересечения границы

Предоставлен в виде отдельного документа.

Опубликовано в Июнь 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
Dornier Consulting GmbH, Panteia Group и Луцким университетом,
и оно ни в коей мере не отражает точку зрения Европейского Союза.

