

## The European Union's Programme for Ukraine



# Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T

## Inception Report

(February 2009)



This project is funded by  
the European Union



CORPORATE  
SOLUTIONS

ARUP



WSP

NACO

This project is  
implemented by:

Corporate Solutions (UK),  
in association with:  
ARUP (UK); WSP imc (UK)  
and NACO (NI)



<b>Project Title:</b>		<b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>	
Project Number:	EuropeAid /124964/C/SER/UA		
Country:	Ukraine		
Name:	Project Partner	EC Consultant	
	Ministry of Transport and Communications	Corporate Solutions Consulting Ltd	
Address:	14 Peremogy Av. Kiev Ukraine 01135	36 Byron Hill Road Harrow-on-the-Hill, Middlesex HA2 0HY United Kingdom	
	Tel. number:	+380 444 616 540	+44 8423 7711
Fax number:	+380 442 387 226	+44 8 423 7766	
Contact person:	Mr. G. Legenkiy	Ebby Adhami, Project Director	
Signatures:			
Date of Report:	1 <sup>st</sup> Draft 22 December 2008, 2 <sup>nd</sup> Draft 15 <sup>th</sup> Feb 2009		
Reporting period:	5 August 2008 – 31 November 2008		
Author of report:	Corporate Solutions Consulting Ltd		
EC M&E team	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
EC Delegation	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
EC Project Manager	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]



# Table of Contents

---

<b>1</b>	<b>PROJECT SYNOPSIS.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ANALYSIS OF PROJECT .....</b>	<b>2</b>
2.1	RELEVANT PROJECT CONTEXT .....	2
2.2	ISSUES AND CONSTRAINTS .....	7
2.3	THE TARGET GROUPS .....	10
<b>3</b>	<b>PROJECT PLANNING.....</b>	<b>11</b>
3.1	INTRODUCTION.....	11
3.2	PROJECT GOALS AND OBJECTIVES.....	11
3.3	INTENDED PROJECT OUTPUTS.....	12
3.4	ESTABLISHMENT OF STEERING COMMITTEE AND WORKING GROUPS .....	13
3.5	COORDINATION WITH OTHER PROJECTS .....	14
3.6	PROJECT STRATEGY AND METHODOLOGY.....	14
3.7	PLANNING FOR THE WHOLE DURATION OF THE PROJECT .....	18
3.8	CONSTRAINTS, RISKS AND ASSUMPTIONS .....	18
3.9	PLANNING FOR NEXT REPORTING PERIOD .....	20
	<b>APPENDIX A: EC PROJECT PLANNING FORMS.....</b>	<b>A1</b>
	<b>APPENDIX B: DETAILED PROJECT PLANNING INFORMATION .....</b>	<b>B1</b>
	<b>APPENDIX C: TERMS OF REFERENCE .....</b>	<b>C1</b>
	<b>APPENDIX D: THE ORDER AND LETTER OF THE MINISTER.....</b>	<b>D1</b>
	<b>APPENDIX E: THE MANDATE FOR THE STEERING COMMITTEE.....</b>	<b>E1</b>
	<b>APPENDIX F: LOGICAL FRAMEWORK.....</b>	<b>F1</b>
	<b>APPENDIX G: LIST OF MEETINGS AND DOCUMENTS .....</b>	<b>G1</b>
	<b>APPENDIX H: LIST OF RELATED EC TECHNICAL ASSISTANCE PROJECTS .....</b>	<b>H1</b>
	<b>APPENDIX K: MANAGEMENT OF INCIDENTAL EXPENDITURE BUDGET .....</b>	<b>K1</b>



## Abbreviations

BSEC	Black Sea Economic Co-operation
CIS	Commonwealth of Independent States
CSP	EC-Ukraine Country Strategy
CSL	Corporate Solutions Limited
DTCSDC	Department of Transport and Communication System Development and Coordination
EASA	European Aviation Safety Authority
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	European Commission
ECAA	European Common Aviation Area
ECAC	European Civil Aviation Conference
ENP	European Neighbourhood Policy
ENPI	European and Partnership Instrument
EU	European Union
GDP	Gross Domestic Product
GoU	Government of Ukraine
GPS	Global Positioning System
GSNS	Galileo Satellite Navigation System
HLG	High Level Working Group
HRD	Human Resource Development
ICT	Information and Communication Technologies
IFI	International Financing Institution
IMF	International Monetary Fund
JAA	Joint Aviation Authorities
MMT/IMT	Multimodal/Intermodal Transport
MoTC	Ministry of Transport and Communications
NGO	Non-Governmental Organization
NIP	National Indicative Programme
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PCA	Partnership and Co-operation Agreement
PPP	Public-Private Partnership
SAA	State Aviation Administration
SBS	Sector Budget Support
SC	Steering Committee
SME	Small and Medium Enterprise
SMS	Safety Management System
TA	Technical Assistance
TACIS	Technical Assistance for CIS
TEN-T	Trans-European Transport Network
TIP	TEN-T Integration Process
ToR	Terms of Reference
TRACECA	TRANsport Corridor Europe Caucasus Asia
UAH	Hryvnya
UNPCC	United Nations Panel on Climate Change
UZ	Ukrzaliznytsia
WTO	World Trade Organisation



## 1 Project synopsis

- Project Title:** Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T
- Project Number:** EuropeAid/124964/C/SER/UA
- Country:** Ukraine
- Overall Objective:** The overall objective of the project is to improve the transport sector through assistance to the MoTC in developing and implementing a Strategy and Action Plan for Transport Integration into the Trans-European transport network. This implies reinforcement of the Ministry's capacity to coordinate and manage cross-sector issues, and resulting identification of priority investment projects, in view of i) improved and sustainable command of the global sector management, including cross-sector and multimodal ability, ii) integration into the TEN-T network, in coherence with the European Commission's White Paper on Transport and iii) harmonization with EU rules and standards.
- Expected Results/Outputs:** The main results/outputs of the project will be:
- Immediate Action Plan published
  - Transport Sector Planning Scenarios developed
  - Transport Demand and Traffic Forecasts prepared
  - Training Needs identified
  - National Transport Policy defined
  - National Transport Strategy defined through formulation of:
    - Sub-sector Strategy and Reforms for the Rail Sector
    - Sub-sector Strategy and Reforms for the Road Infrastructure
    - Sub-sector Strategy and Reforms for the Road Transport
    - Sub-sector Strategy and Reforms for Maritime & Inland Water Transport
    - Sub-sector Strategy and Reforms for the Aviation Sector
    - Selected Measures and Reforms for Multi-modal Transport
  - Short and long term action plans for TEN-T Integration formulated
  - List of Priority Investment Projects and Financing Options identified
  - Training, Capacity Development and Coordination Events held
- Activities:**
- Work package 1: Policy, regulatory, institutional and infrastructure financing issues
  - Work package 2: Selected measure and reforms for rail sector
  - Work package 3: Selected measure and reforms road infrastructure
  - Work package 4: Selected measure and reforms road transport
  - Work package 5: Selected measure and reforms maritime and Inland water transport
  - Work package 6: Selected measure and reforms airports and air transport
  - Work package 7: Crosscutting issues
  - Work package 8: Sector Strategy and Action Plan
  - Work package 9: Human Resources Development and Training
- Target Groups:** The Target groups are the MoTC, Department of Transport and Communications Systems Development of Coordination (DTCSDC), State Road Service (Ukravtodor), State Department for Road Transport (Ukravtotrans), State Administration of Railway Transport (Ukrzaliznytsia), State Department for Maritime and Inland Water transport (Ukrmorrichflot), State Aviation Administration (Ukraviaadministrution). More generally, the programme will involve inputs from other stakeholders from the public and private sectors, alternative providers of services as well as the recipient of government services and user of transport services, civil society, academic and research groups.
- Starting Date:** 4 August 2008
- Project Duration:** 29 Months



## 2 Analysis of Project

This Inception Report provides an analysis of factors in the “environment” of the project which have changed during the time lapsed between project identification and project start, and proposes an overall plan of operations. The overall plan supersedes that proposed in the Contractor’s Technical Proposal and will form the basis for monitoring and assessing the achievements of the project.

### 2.1 Relevant project context

#### 2.1.1 European Integration

The EU and Ukraine are seeking an increasingly close relationship, going beyond co-operation, to gradual economic integration and a deepening of political co-operation.

Ukraine is a priority partner country within the European Neighbourhood Policy (ENP). A joint EU-Ukraine Action Plan was endorsed by the EU-Ukraine Cooperation Council on 21 February 2005. It is based on the Partnership and Co-operation Agreement (PCA) of 1998 and provides a comprehensive and ambitious framework for joint work with Ukraine, in all key areas of reform. Ukraine also joined the World Trade Organization this year after 14 years of negotiations, a milestone for the former Soviet republic that helps clear the way for a valuable free trade agreement with the European Union.

The EC-Ukraine Country Strategy (CSP) for 2007-2013, which was adopted by the Commission in March 2007, provides a comprehensive overview of the joint EC assistance priorities following the structure of the EU-Ukraine Action Plan<sup>1</sup>. Furthermore, the National Indicative Programme (NIP) for 2007-2010 defines in greater detail the focus of operations under the national envelope of the new European and Partnership Instrument (ENPI).

The Ukrainian Government is fully committed to the European integration and the way forward is clear: i) in the long-term seek to harmonise Ukraine’s legislation and practises with those of the EU, ii) in the medium-term assimilate and comply with the requirements of the neighbourhood policy, and iii) in the short-term fulfil the provisions of the PCA to indicate a tangible basis for enhanced cooperation.

Ukraine’s membership in international transport organisations, ratification of a number of international agreements, conventions and treaties have become the first step towards the integration of the Ukrainian transport into the international transport corridors network defined within the framework of the extension of the trans-European transport network (TEN-T). The Baku Initiative also aims to give an impetus to Trans-European cooperation in transport sector on the basis of the mutual interest for the gradual integration of transport networks and markets in accordance with international legal and regulatory framework and EU standards.

The requirements stipulated in the EU-Ukraine Action Plan include:

- Elaborate and start implementing a national transport strategy, including transport infrastructure development;
- Implement selected measures and reforms in the road transport sector;
- Implement selected measures and reforms in the railway transport sector;
- Implement selected measures and reforms in the aviation sector;
- Implement selected measures and reforms in the maritime and inland waterway sectors.
- Improve infrastructure policy to better define and evaluate infrastructure projects for various transport modes. Develop funding strategies to maintain, remove obstacles in throughput capacity, as well as promote and support private sector participation in transport projects,

---

<sup>1</sup> 1) Political dialogue and reform, 2) Economic and social reform and development, 3) Trade, market and regulatory reform, 4) Cooperation in justice and home affairs, 5) Transport, energy, information society and environment, 6) People-to-people contact.



- Expand geographical covering with the translational axes concept to fully take into account trans-European networks policy and European Neighbourhood Policy aims,
- Extend related principles and rules of the internal market on neighbouring countries by attributing special importance to non-infrastructure measures aimed at supporting trade and transport flows at the main axes.
- Start best practice exchange in terms of project funding possibilities (both for infrastructure and horizontal measures), including public-private partnerships, efficient legislation adoption, passenger charges etc. by conducting regional workshops,
- Support implementation of public-private partnership, define legal framework for state procurement or review current national legislation in accordance with best international practice, especially that in the European Union and International Financial Institutions (IFI).
- Join corresponding international transport organisations and treaties, including procedures for ensuring strict implementation and efficient fulfilment of international transport agreements and conventions,
- Establish scientific and technological cooperation and information exchange in technology development and improvement in transport sector, e.g. intelligent transport systems,
- Assist in usage of intelligent transport systems and information technologies in management and usage of all transport modes, support intermodality.

In order to assist the MoTC in its continued efforts to meet the above challenges, the EC Delegation in Kiev has launched a number of technical assistance projects in the transport sector. The TEN-T project has been specifically designed to help the MoTC to define and agree a transport policy and a strategy that will include a comprehensive reform programme and planning process as well as priority projects for financing.

The need for the project has become even more relevant and urgent today due to two recent developments which make it imperative that the management of the transport sector is improved. These developments are i) the global economic downturn and ii) the planned introduction of Sector Budget Support (SBS) by 2010.

### **2.1.2 The economy and the impact of the global financial crisis**

The high rate of economic growth in the recent years has been accompanied by an even higher growth in demand for transport services and an optimistic view of the future that have influenced many of the programmes and concepts emanating from various parts of the transport sector. During a period when traffic volumes and revenues were increasing significantly, the need for strategic planning and reforms may have been less obvious and urgent. The current economic and financial crisis provides opportunities and impetus to the sector reform agenda, although it also generates significant threats arising from the combination of rapidly rising unemployment and inflation - the ultra important mining sector is expected to be especially affected. This could divert the attention of the MoTC and the Government of Ukraine (GoU) to dealing with short-term priorities at the expense of advancing long-term structural reforms.

The GDP growth in 2007, and for most of 2008, was over 7% and the economy was expected to continue growing at a similar rate in 2009 and 2010. However, in the last quarter of 2008 the international financial crisis severely affected Ukraine and according to the IMF the GDP will fall by 3.0% in 2009, while the consensus now is for an even more severe contraction of 6.5%. A major casualty of the crisis will be the transport sector as the volumes of export, import and transit traffic decline (e.g. during the past three months there have been falls in the railway and maritime traffic by 30-40%). The resulting fall in contributions to the state budget could delay much needed investment in the transport sector.

In 2008 the GoU entered in to a loan agreement with the IMF at a time when the public and private debt exceeds €100 billion, representing over 75% of the GDP. With short-term debts repayable in 2009 being 33% of total, the country's credit rating has been downgraded to B+. Although recovery is expected, as the global economy emerges from recession, the next 3 to 5 years will require much more effective management of the economy and any reliance on private capital flowing to the



transport sector is likely to be optimistic. The current economic environment has made investors more sensitive to risk and in this context the importance of a coherent transport policy combined with appropriate reforms to make the sector attractive to private investors cannot be overstated.

A consequence of the present economic climate is that private investors have become more cautious and opportunities for public-private partnerships (PPP) in the transport sector will be limited. The GoU has taken positive steps to facilitate PPP<sup>2</sup>, but there is still more work to do. This is not to say PPPs are impossible in the current climate, but they will take longer to put together and loans will be more expensive. Financing from International Financial Institutions (IFIs) is more likely in the short-term if investment projects are properly prepared, facilitate TEN-T integration and encourage further sector reforms.

In November 2008 the Minister of Transport requested<sup>3</sup> the Contractor to make resources available to draw up an action plan for addressing the immediate impact of crisis on the transport sector. Although this was not a planned activity, it was a welcome development as it offers the team an opportunity to fully engage with the MoTC, at the most senior level, in addressing issues related to structural weakness. This may also help ensure that the short-term problems do not overshadow the need for long-term strategic planning. During the Inception Phase an emergency meeting was held and preliminary recommendations were prepared and presented in an interdepartmental meeting at the MoTC in late January 2009. The recommendations have been welcomed by the MoTC and further work has already commenced in this area and will be completed in the next reporting period.

### **2.1.3 The Transport Sector Policy and Budget Support Programme**

By 2010 the EU plans to introduce transport sector budget support (SBS). Some €65 mln is expected to be available to the sector during 2010-2013 under this agreement. Although the GoU will be afforded flexibility on the way it allocates the SBS resources, it is generally intended to support a defined reform process in the transport sector. In this respect a coherent transport policy, together with performance indicators, are critical to the successful design and implementation of the SBS.

The Government has recently adopted a number of policy documents aimed at transport sector reform: Concept of State Programme of Railway Transport Reform<sup>4</sup>, Concept of State Target Programme of Airport Development<sup>5</sup>, Action Plan for Reforming of System of State Management of Public Roads<sup>6</sup>, Strategy for Marine Ports Development in Ukraine for the Period till 2015<sup>7</sup>.

The instigation of SBS provides a much welcome focus for the activities of the project and encourages the MoTC to expedite the preparation of a policy, strategy and reforms. It also provides an opportunity for the EU and MoTC to establish a framework within which many of the vital issues pertaining to sector management can be addressed.

The lack of an officially approved Strategy and Programme for transport and road complex development for middle- and long-term period was highlighted in the ToR as a risk to achieving the results of the project and the SBS will help to mitigate this risk<sup>8</sup>. This is also raised as a risk in the World Bank Review of the Ukraine's transport sector. An implication of the absence of a policy is that although sector reforms in some sub-sectors have been formulated, their implementations are hindered due to the lack of a clear policy framework. The formulation of a transport policy has therefore become a priority for the TEN-T project.

The introduction of SBS will influence the scope and timing of some of the activities. During the Inception Phase resources were directed to help the MoTC prepare the documents that will form the basis for designing and introducing the SBS. This included recommendations for performance

---

<sup>2</sup> The PPP law has passed its first reading in parliament and two more remain before it can be enacted

<sup>3</sup> Letter from the Minister of Transport to the Team Leader, 7 November 2008

<sup>4</sup> Approved by the Instruction of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 651-p of 27.12.2006

<sup>5</sup> Approved by the Instruction of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 505-p of 05.03.2008

<sup>6</sup> Approved by the Instruction of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 125-p of 04.02.2009

<sup>7</sup> Approved by the Instruction of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 1051-p of 16.07.2008

<sup>8</sup> Transport Sector Policy Note, Republic of Ukraine, 2006



indicators<sup>9</sup>, based on the MoTC document “*Concept of Stable National Transport Policy of Development of all Types of Transport and Principles of Transport Policy*”<sup>10</sup>, and the preparation of background papers to support the implementation of the SBS. Further support will be needed to help prepare and implement the SBS, the scope of which will be known during the future reporting periods and will be programmed.

#### 2.1.4 The Ukrainian Transport Sector

The transport system of Ukraine is vast, comprising 22,300 km of railways, 167,000 km of roadway, 3,000 km of inland waterway with 19 Sea Ports, 10 River ports and 18 Airports<sup>11</sup>. International transport corridors No 3, 5, 7, 9 cross Ukrainian territory (Fig. 1).



Fig.1. Pan European transport corridors diagram

According to EC High Level Group decision<sup>12</sup> the Central axis crosses the territory of Ukraine and comprises the following multimodal links: Dresden – Katowice – Lviv – Kyiv; Budapest – Lviv; Moscow – Kyiv – Odessa; Minsk – Kyiv; Kyiv – Kharkiv – Trans Siberian Line/Caucasus, as well as inland waterway Belarus – Kyiv – Kherson (Dnieper).

Implementation of programmes entitled "Programme for development of national network of International transport corridors in Ukraine for 2006-2010", "Complex Programme for Ukraine as transit country", "State Program for the development of country roads of general use for 2005-2010" approved by the Government is under way.

<sup>9</sup> Indicative Performance Indicators were presented in Technical Note 1.1, TEN-T project, 31 October 2008

<sup>10</sup> Paper 360, MoTC - 3 May 2007

<sup>11</sup> Транспорт і зв'язок // Статистичний щорічник, 2007 (Transport and Communication // Statistical annual publication)

<sup>12</sup> Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions" – European Commission - 2005

<sup>13</sup> Approved by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 496 of 12.04.2006

<sup>14</sup> Enacted by the Law of Ukraine № 3022-III of 7.02.2002

<sup>15</sup> Approved by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 710 of 03.08.2005



However, the system has been substantially under financed in recent years, making the transport network inefficient, unsafe and costly to sustain. An important objective of this project is to help MoTC create the conditions that will stimulate and facilitate private sector investment to rectify this situation. Although the TEN-T project aims at EU integration and the TEN-T network, the Ukraine's transport strategy must address the country's strategic network. It is clear that most of the project outputs need to address national issues and this will be discussed with the MoTC, Steering Committee and working groups during the future periods.

Reviews of the current situation with regards to each of the main 9 components of the project have been undertaken, particularly of status of and priorities for each mode of transport. Preliminary overviews were presented in Volume II of the first draft of the Inception Report and these will be refined and more formally reported in the next Reporting period. A document<sup>16</sup> was also recently prepared, as input to the preparation of the SBS, which offers a concise overview of the present status of the transport sector and the priorities for the future. The views presented in that paper have been screened by the MoTC and enjoy their support. The document provides a valuable overview of the weaknesses in the transport sector and sets challenges to be met as part of the TEN-T project and the implementation of SBS. A recent policy note, prepared by the World Bank<sup>17</sup>, also sets out requirements and priorities for the development of the transport sector in Ukraine. That note draws on the findings of the transport sector review carried out by The Netherlands Transport Platform Trust Fund<sup>18</sup>. Given that these reviews were carried out recently, the nature of weaknesses in the transports sector and the initiatives to be taken by MoTC to address them are largely documented. These have influenced the thinking of the MoTC and a draft policy paper<sup>19</sup> of 2007 as well as the Draft Transport Policy of Ukraine and the Strategy of Integration of National Transport System into Trans-European Transport Network of International Transport Corridors, which has already been circulated in MoTC.

During the Inception Phase meetings were held with heads of various departments in the MoTC as well as the management of sub-sectors to assess their current priorities and review the ToR. Existing documents describing reforms or strategic plans in the transport sector were also collected and reviewed and the work under each of the nine work packages was reorganised to improve the effectiveness of implementation. The requirements of the MoTC are however likely to evolve as the senior people at the MoTC gain a better awareness of the priorities and the requirements for European integration. Furthermore, the views of the MoTC and the executive bodies, responsible for managing each mode of transport, do not always coincide and it is hoped that this can be resolved through the working groups established by the project.

During the 2<sup>nd</sup> period, a paper on each mode of transport will be prepared setting out clearly the specific priorities to be addressed and the work to be carried out under each component of the project. In this respect, the working groups being established by the TENT-T project will play an important role in defining priorities.

Main issues which are worth highlighting at this stage are: the transport sub-sectors reform, the potential delays in priority investments due to the financial crisis, the worsening of road safety, and the need to pay higher attention to environmental matters and energy efficiencies.

There is a risk that investment projects proposed in the transport sector, particularly those required for Euro 2012, may be delayed as the majority have not yet identified private sources of financing and the GoU is unlikely to have the necessary resources. In this respect, it may be advisable to commence dialogue with the IFIs as soon as possible to ascertain if they can help with financing urgent projects. It is proposed to hold a briefing session with the IFIs sometime in 2009 and this proposal will be presented at the next meeting of the Steering Committee.

Secondly, road safety in Ukraine is getting worse and since the ToR was drafted the number of people killed on the roads has increased by almost 60%. The EU costs road deaths at €1 million each because the largest affected group is 18-25 year-olds with the whole of their productive life ahead of

---

<sup>16</sup> Overview of Ukrainian Strategic Priorities and Foreseen Activities in the Transport Sector, TEN-T project

<sup>17</sup> Transport Sector Policy Note, Republic of Ukraine, 2006

<sup>18</sup> Ukraine Transport Sector Review, The Netherlands Transport Platform Trust Fund, 2005

<sup>19</sup> Concept of Stable National Transport Policy of Development of all Types of Transport and Principles of Transport Policy, 2007



them. Even using the World Health Organisation's much lower cost per road death of \$400,000, this is equivalent to 3% of the Ukraine's GDP which is being destroyed on the roads every year.

For Ukravtodor road safety is a major priority. It is clear that the proposed Coordinating Council on Road Safety, under the Cabinet of Ministers, will need to be made effective with the participation of all the stakeholders including the Ministries of Education, Health and the traffic police, as well as NGOs. A coherent national strategy must not only be created but also put into effect as a matter of urgency.

The Contractor has proposed the creation of a sub-group on road safety, a proposal that has been welcomed by Ukravtodor. It is proposed that the project undertakes concrete measures in terms of capacity building, establishment of best practice for road safety education, effective gathering of data on accidents, identification of black spots and taking practical measures to eliminate black spots. This would be done in collaboration with the twinning project on "Strengthening of Road Freight and Passenger Transport Safety in Ukraine".

Thirdly, although the efficient use of energy and reduction of CO<sub>2</sub> and other emissions have been touched on in the ToR, it is believed that higher prominence should be given to these issues in the project's activities. The Kyoto Protocol was signed by the Ukraine on 15 March 1999 and ratified 5 years later in 2004<sup>20</sup>. Environmental and energy policy is of increasing importance in Ukraine, but the institutional capacity to make progress on these issues is very limited. Ukrainian official data in relation to CO<sub>2</sub> or other emissions for the transport sector is significantly understated and there is no clear information on fuel consumption. The UNPCC<sup>21</sup> indicates that Ukraine was not set any CO<sub>2</sub> reduction targets because targets in the Kyoto Protocol are based on 1990 production levels which were much higher in Ukraine than they are at present<sup>22</sup>. However, the EU has set ambitious targets for reductions in CO<sub>2</sub> which is likely to be adopted by Kyoto II in 2012. To facilitate the European integration and improve Ukraine's image internationally, the transport policy and strategy must take account of the requirements to reduce CO<sub>2</sub> emissions and this has been reflected in the revised work plan. It is expected that the UNPCC Copenhagen round in 2009 will necessitate Ukraine declaring its position on a range of issues that will require the support of the project.

## 2.2 Issues and Constraints

### 2.2.1 Project establishment and infrastructure setup

Although the contract between the EC and Contractor was signed in early August 2008 and the first trip to Ukraine took place shortly after, the summer holidays meant that limited progress could be made with the establishment of the project before early in September. August 2008 was largely unproductive and most of September was occupied by meeting the heads of departments at the MoTC and the kick off meeting<sup>23</sup>. It was only in October that one suitable room was allocated to the project, which allowed the Contractor to start assembling its administrative team and junior experts. A meeting was held with Mr Urbansky (Deputy Minister of Transport responsible for TEN-T project) on 4 November 2008 when it became apparent that for the project to engage effectively with the stakeholders, a formal order needed to be issued by the Minister to all relevant departments and transport enterprises. The project was also required to be officially registered at the Ministry of Economy which is now in progress. The draft of an order was proposed by the Contractor and after a few drafts, it was signed by the Minister on 5 November 2008 and distributed in December 2008. These steps could have been taken prior to the commencement of project and would have saved considerable time and resources.

At the kick off meeting, it was agreed to delay the preparation of the Inception Report to the end of November 2008. It was also agreed to review the ToR with the heads of all MoTC departments and make necessary changes to reflect the current priorities and take account of overlaps with other ongoing and planned EU funded projects in the transport sector. The Contractor had understood this

---

<sup>20</sup> Ukrainian Law - document number is #1430-15 dated 04 February 2004

<sup>21</sup> UNPCC United Nations Panel on Climate Change

<sup>22</sup> Approximately 714,000 Gg of CO<sub>2</sub> in 1990 and 321,000 Gg in 2005 – source UNFCCC 2008

<sup>23</sup> It was agreed at the kick off meeting to postpone the submission of the Inception Report to the end of November 2008



as meaning that once the revised ToR was approved by the MoTC, it would be submitted to EC for approval. It was however agreed in January 2009 that this approach would delay the implementation of the project and that it would be more appropriate to accommodate any necessary changes in the project plan and activities. This was accepted by the Contractor and although the first draft of the Inception Report was approved in principle by the MoTC in January 2009, it was restructured and resubmitted in February 2009.

Finally, the TEN-T project must conclude its work by 31 December 2010 which is a demanding timescale for a complex project, particularly given the slow start to the project. The successful implementation of the project and sustainability of results also hinges on fully engaging the beneficiary in the development of the project outputs, as they are required to approve and implement them. In this respect, working groups are being established and sufficient time is needed to develop their skills and understanding. Although the project team can produce the required outputs by 31 December 2010, it is doubtful that the beneficiary can assimilate them within that timeframe.

It is proposed that the EC Project Manager investigates if a mechanism exists to extend the completion date of the project beyond 31 December 2010.

### **2.2.2 Cooperation with the Project Partner**

The day-to-day coordination of the project is trusted to the head of the Department of Transport and Communication System Development and Coordination (DTCSDC) whose staff have worked hard to facilitate the implementation of the project, and the cooperation with the MoTC has been generally good. The project was appropriately introduced to the Ministry and State Organisations, through an order issued by the Minister<sup>24</sup> in November 2008 that sets out all the pertinent project parameters.

However the team has experienced difficulties in fully engaging the executive bodies. For example, getting to meet with the senior members of Ukravtodor and obtaining information from them has been very slow. The State Aviation Administration (SAA) is unclear about what the scope of the TEN-T project should be in relation to its sub-sector and there are differences of opinion between the Railway Department of the MoTC and Ukrzaliznytsia (UZ) on the nature of reforms, which have further hindered progress.

- The reason for the lack of progress in road infrastructure is thought to be that Ukravtodor perceives the TEN-T project as being entirely for the benefit of the MoTC and that its concerns and interests are secondary to it. Although this is clearly not the case, steps have been taken by the Contractor to reassure Ukravtodor and encourage it to engage in the project more fully.
- The SAA has requested that the support from the TEN-T project be connected with upgrading the SAA's safety oversight and ensuring that the airports comply to the EU safety standards. Although it has been agreed that the TEN-T project will focus on the immediate priorities of SAA, other elements of the original plan will be retained and the situation reassessed during the next reporting period. Therefore, changes may be necessary to the scope of the aviation work package to take account of the evolving requirements and priorities of SAA.
- Although UZ has been cooperative, there are differences of opinion between the Railway Department of MoTC and UZ on the direction of reforms. This has complicated interactions with the two parties, hence slowing down progress. Attempts are being made to address this situation by trying to fully understand the respective positions of the two parties on future direction of reforms and to mediate between them.

The full corporation of all stakeholders is critical to the successful implementation of the project and requires more leadership from the MoTC which it may find hard to provide given its present capacity.

### **2.2.3 Institutional arrangements and regulatory reforms in the transport sector**

The present institutional arrangements, regulatory framework and vested interests in the transport sector may make it difficult to reform the transport sector quickly and it will take time to develop a transport policy and implement the necessary reforms. For example, some sub-sectors such as the road infrastructure are not under the control of the MoTC whilst others are over regulated by it. As a

---

<sup>24</sup> Order of the Minister of Transport No № 1134 of 5 November 2008



result, the TEN-T project may be seen as a threat by some parties and cause resistance from those with interests in sustaining the present system. This situation has already resulted in delays in the Contractor receiving sufficient collaboration and information from some of the stakeholders.

The institutional set up for sector governance is also a key area of concern to private investors. Ukraine's transport system is at present vertically integrated, with the MoTC and its executive bodies retaining both regulatory and operational responsibilities. The separation of regulatory function from executive responsibility must be a priority if private participation, at the magnitude that is necessary, is to become a reality.

A purpose of the Twinning Project<sup>25</sup> "Support to Transport Policy Design and Implementation", as well as TEN-T project, is to contribute to the restructuring of the various parts of the sector in line with best international (European) practices. This restructuring may take longer than the life of the present project but nevertheless, the project aims to assist Ukraine in putting in place the fundamentals for this restructuring.

Equally important is that the implementation of reforms will require bringing the regulatory and legal framework, governing the transport sector in Ukraine, in line with the European standards. An EC funded project<sup>26</sup> has been assisting the Ukraine in accession of international conventions and agreements by means of approximation of norms and standards in the field of transport.

Given the need to have easy access to the Ukrainian translation of European transport laws and English translation of Ukrainian transport laws the EC Project "Accession to and Implementation by Ukraine of the International Agreements and Conventions on Transport" will create a database and the TEN-T project will take guardianship of that database.

#### **2.2.4 Capacity of the MoTC**

The Ministry of Transport was founded in 1991 and in 2004 was merged with the Ministry of Communications. Organisationally there are 18 structural departments, 12 of them report to Deputy Ministers and 5 of them report directly to the Minister. Age profiling shows that out of 200 'senior civil servants' 108 are between 25 and 34 years and 50% of the cadre have less than 5 years experience. The worrying fact is that personnel turnover in this category is high owing to the poor remuneration, whilst this group represents the ideal target group for capacity development. This situation has been exacerbated by the financial crisis. The crisis may also affect the progress of the Project and training activities if more staff leave the MoTC.

The path towards European integration requires the MoTC personnel to implement new technologies and develop new knowledge in the following areas:

- Acquis communautaire and approximation of the Ukrainian legislation
- European transport policy
- The European methods of regulating transport activities
- Application of new transport and logistics technologies
- Technical regulation and European standards in transport sector
- Pricing and infrastructure financing
- English language

Although international donors (e.g. EC, World Bank, etc.) helped in providing training, a comprehensive training needs assessment in the MoTC and sub-sectors personnel is yet to be carried out. To address the capacity issue more deeply, the scope of work package nine (Human Resources Development and Training) may need to be expended to cover long-term human resources development (HRD) and include a training strategy in the policy to be supported by the SBS.

Therefore there is an issue of development of sufficient capacity in strategic planning and coordination. The DTCSDC of the MoTC, which is formally assigned the responsibility for coordinating the on-going EC projects, is under considerable pressure. The duties of the Department include

---

<sup>25</sup> Support to Transport Policy Design and Implementation- Twinning Ref UA07/PCA/TP/o8, 18 January 2009

<sup>26</sup> Accession to and Implementation by Ukraine of the International Agreements and Conventions on Transport, Europeaid/124288/C/SER/UA/4



coordinating international infrastructure development, Trans-European corridors, border crossings, multi-modal transport, logistics and until recently the preparations for UEFA 2012. It also is expected to monitor the implementation of development programmes in the transport sector, forecast and monitor freight flow and deal with issues of fleet modernisation. These are formidable responsibilities for a small group of personnel who are not equipped with sufficient tools and technologies.

The Contractor proposes to increase strategic planning capacity within the MoTC, possibly by strengthening the capacity of DTCSDC. If approved by the MoTC, resources can be specifically targeted on establishing such a unit, which if it existed today, could deal with the present financial crisis by objectively reviewing strategies and plans submitted by the sub-sectors to reassess and re-prioritise spending in the national interest.

The strategic planning should focus on i) collecting and collating information from all the state transport enterprises; ii) monitoring the implementation of the transport policy and the reform process; iii) preparing multi-annual programmes for the entire transport sector; and iv) monitoring the implementation of the strategy.

The need for strengthening strategic planning will be discussed at the next meeting of the Steering Committee, and if approved, provisions will also be made by the project to support the MoTC in developing a Transport Data Base and Geographic Information System as part of developing capacity.

### **2.2.5 Coordination of donor financed projects in the transport sector**

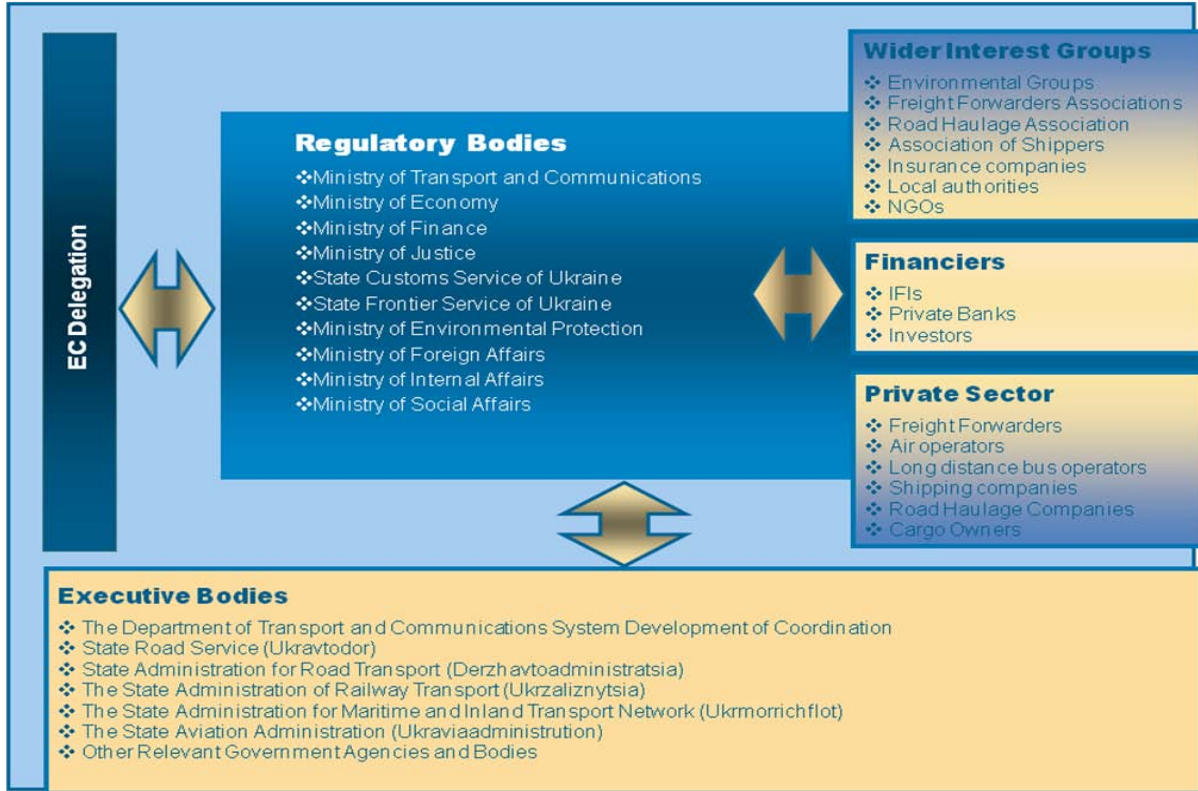
While the MoTC's capacity remains low, the TEN-T project will provide assistance in coordinating the donor financed transport projects. In this respect, during the Inception Phase, an analysis of the ToR for the ongoing EC financed projects in the transport sector was carried out.

### **2.2.6 Communication with the EC Project Manager**

In September 2008, The EC project manager made significant time available to meet with the Project Director and Team Leader. She also participated in the key meetings with the MoTC, including the first meeting of the Steering Committee. However, the Project Manager is responsible for a large number of demanding transport projects in Ukraine and was recently nominated to prepare the SBS programme. There will be significant demand on her time during the remainder of the project and her present work load may prevent her from being able to dedicate sufficient time to this project. One particular area which will consume time is the approval of items allowed under the Incidental Expenditure and proposals have been made to reduce that burden in Appendix K.

## **2.3 The target groups**

The institutional setting of this project is characterised by the large number of stakeholders and interest groups as illustrated below:



Although the direct target groups are the MoTC and the Executive Bodies, the role of other stakeholders is equally important.

### 3 Project Planning

#### 3.1 Introduction

The project planning and project methodology have been largely based on the ToR and the Technical Proposal but adjusted during the Inception Phase to take account of the evaluation by key experts and discussions with the project beneficiary. The objectives, tasks and activities have been translated into a logical frame in Appendix F.

Although the overall goals and objectives of the project remain the same, some changes have been made to the project strategy and outputs to more closely align them with the current requirements and priorities of the MoTC. Given the wide ranging scope of the project and the evolving requirements, further changes are likely during the future reporting periods.

#### 3.2 Project goals and objectives

The overall objective of the project is to improve the transport sector through assistance to the MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into the Trans-European transport network. The objective is to be verified by measuring the increase in the state budget revenue generated by the transport sector.

Specific Project objectives are as follows:

1. Prepare a sector general strategy for Ukrainian transport development with the aim of further integration into EU transport systems and networks.
2. Strengthen institutional capacity of MoTC to enable it to carry out required sector management



supervision in order to receive structural funding by means of qualification improvement in strategic planning.

3. Establish contemporary systems, processes and analytical tools that will provide the information MoTC needs to develop and update the strategic plan, as well as provide sector wide programming, performance monitoring and evaluation capability.
4. Prepare Transport Planning Scenarios and traffic forecasts as sustainable processes.
5. Prepare sub-sector strategies for improving the performance of each of the transport sub-sector, identify and evaluate infrastructure investment projects, establish prioritisation procedures and prepare a list of prioritised projects as a sustainable process.
6. Prepare a programme for the development of transport sector for 2010 to 2015, infrastructure projects for TEN-T network and reforms.
7. Set energy efficiency targets for the sector and the sub-sectors and identify energy efficiency projects for inclusion in the Programme for the Development of the Transport sector for 2010 to 2015.
8. Establish a CO<sub>2</sub> emissions control strategy for the transport sector and its sub-sectors in accordance with EU targets and in preparation for Kyoto II in 2012.
9. Prepare a limited number of high priority investment projects to be financed in the first five-year plan.
10. Provide assistance in developing innovative financing for investment projects.
11. Provide support to the MoTC to coordinate EU and other funded programmes and projects in the transport sector.
12. Provide training in the areas of activity relevant to Project management cycle.

### 3.3 Intended project outputs

A large number of outputs are listed in the ToR and there is a need for a clearer understanding of the nature of project outputs, so that expectations can be managed.

The outputs of the project follow from its overall objective, which is to help the MoTC define the reforms and investments necessary to facilitate the integration of the Ukraine's transport sector with TEN-T.

The transport policy offers the foundation upon which sub-sector strategies can be formulated and priority investment identified.

The main elements of the transport policy will include: i) Objectives – what is to be achieved? ii) Strategy – how to achieve it? iii) Goals – quantification of the long-term objectives, so that progress can be measured; iv) Targets – intermediate goals (e.g. after five or 10 years); and v) Methods – the measures proposed to implement the strategy.

Objectives for the transport sector must be set which are in conformity with, and contribute to, the national objectives, including European integration. This allows appropriate policy instruments to be devised for the sector, appropriate goals and targets set, and methods decided for its implementation, through the most judicious use of the policy instruments.

The national transport policy will need to be approved by the Cabinet of Ministers and thus cannot be too detailed and must be kept to essential elements.

Once the policy is set by the Cabinet of Ministers, then the MoTC and its agencies must work within the policy guidelines on the more detailed strategies for reforms in each transport sub-sector, with appropriate goals and targets set so that progress towards the objectives can be measured. The next step will be action planning and the identification and prioritisation of investment projects when Transport scenarios and traffic forecasts will be needed. Underlying all of this is capacity development in the transport sector.



Given the above framework, the main results/outputs of the project are summarised in the Table 3-1.

**Table 3-1 Project Assumptions and Implications**

Ref	Results/Output	Work Package	Target Month
1	Immediate Action Plan published	1 & 8	7
2	Transport Sector Planning Scenarios developed	8	12
3	Transport Demand and Traffic Forecasts prepared	2, 4, 5, 6 & 8	18
4	Training Needs identified	9	8
5	National Transport Policy defined	1	12
	National Transport Strategy defined through formulation of:	8	18
	- Sub-sector Strategy and Reforms for the Rail Sector	2	
	- Sub-sector Strategy and Reforms for the Road Infrastructure	3	
	- Sub-sector Strategy and Reforms for the Road Transport	4	
	- Sub-sector Strategy and Reforms for Maritime and Inland Water Transport	5	
	- Sub-sector Strategy and Reforms for the Aviation Sector	6	
	- Selected Measures and Reforms for Multi-modal Transport	7	
6	Short and long term action plans for TEN-T Integration formulated	8	24
7	List of Priority Investment Projects and Financing Options identified	1	26
8	Training, Capacity Development and Coordination Events held	1 & 9	Various

All the outputs will be produced in stages starting with technical papers, explaining the nature of each output and the process by which they will be prepared. Interim papers, technical notes and reports will be produced that will lead to drafts and final versions of the main outputs. A preliminary schedule of outputs is presented above and a more detailed schedule, including interim deliverables, will be prepared in the future reporting periods in consultation with the working groups.

The contractual reporting schedule is shown in the Table 3-2.

**Table 3-2 Project Assumptions and Implications**

Contractual Report	Period Covered	Target Date
Inception Report	4 August 2008 – 30 November 2008	December 2008
1 <sup>st</sup> Progress Report	4 August 2008– 31 January 2009	February 2009
2 <sup>nd</sup> Progress Report	11 February 2009 – 31 July 2009	August 2009
3 <sup>rd</sup> Progress Report	1 August 2009 – 31 January 2010	February 2010
4 <sup>th</sup> Progress Report	1 February 2010 – 31 July 2010	August 2010
Draft Final Report	Entire Project	November 2010
Final Report	Entire Project	December 2010

### 3.4 Establishment of Steering Committee and Working Groups

The establishment of a Steering Committee (SC) was a priority for the project and the Order of the Minister of Transport, issued on 5<sup>th</sup> November 2008, mandated its establishment. The Committee comprises deputy ministers responsible for each sub-sector, the Team Leader and the EC Project Manager. The first meeting was held on 16<sup>th</sup> December 2008 and was covered by the media. The



results of the meeting are contained in a protocol<sup>27</sup> which a) endorses the changes to the scope of the work, b) approves the mandates of the various working groups, c) approves the need for information systems and procedures proposed and d) confirms the need for the establishment of a strategic transport planning capacity to assimilate and sustain the key project outputs. The Mandate of the Steering Committee was also adopted which included coordination of all projects sponsored by the EC. The constitution of the SC was agreed, including the size of the quorum as being 11 of 15 and majority voting. The mandate and constitution for the SC are appended to this report in Appendix E.

Developing the capacity of the MoTC to take ownership of the project outputs is critical to the sustainability of its results. The project is required to develop a number of important outputs such as policy, strategies, scenarios and action plans which need to be approved by the MoTC and updated during their implementations. In this respect the project strategy for TEN-T pays equal attention to developing capacity, putting in place appropriate processes and tools, and forming working groups.

The Order of the Minister required the establishment of working groups as the main vehicle through which project outputs are prepared and agreed. Mandates for working groups are being formulated and in some cases adopted by the working group. First meetings have been held by working groups for the Policy and Strategy<sup>28</sup>, Marine and River Transport and HRD.

### **3.5 Coordination with other projects**

As stated previously, there are a number of ongoing EC projects in the transport sector which need to be coordinated to minimise overlaps and ensure consistency of advice being offered to the MoTC. It has been agreed that the TEN-T project, covering all transport modes, will take the lead in helping the MoTC coordinate amongst projects. Coordination will be achieved through the participation of members of other projects in the working groups, relevant to their project, as well as regular communications and sharing of information. It is also proposed to hold a bi-annual or quarterly meeting of team leaders to discuss emerging issues and agree on common themes and approaches.

At the request of the EC and MoTC, the terms of reference for ongoing EU funded transport projects were examined to identify overlaps with the TEN-T project. The relevant projects are listed in Appendix H and the overlaps identified are being discussed to clearly define the respective roles and responsibilities of each project and agree coordination mechanisms. Use will also be made of the outputs of relevant projects already completed.

### **3.6 Project Strategy and Methodology**

During the Inception Phase the ToR and the Contractor's proposed strategy have been critically examined. The overall strategy for the implementation, which is built around the execution of 9 work packages, each consisting of number stages, continues to be valid. The work under each of the work packages dealing with the four modes of transport remains unchanged but, refinements have been introduced to work packages addressing horizontal issues to improve effectiveness. These include changing the name of work package 8 from "General Outcome" to "Sector Strategy and Action Plan" and work package 9 from "Training and Study Tours" to "HRD and Training" to better reflect the nature of work to be undertaken under those work packages.

The changes that have been flagged during the inception phase are described in the following sub-sections and further refinements will be proposed when all the working groups have been formed and conclude their deliberation of each component of the project. A more detailed overview of each work package has been prepared as the basis for discussion with the working groups and a table comparing the structure of work packages to the revised structure is shown in Appendix B.

---

<sup>27</sup> Protocol of the first Steering Committee was submitted in December 2008

<sup>28</sup> This working group is also responsible for the preparations for the SBS



### 3.6.1 Policy, regulatory, institutional and infrastructure financing (WP1)

The implementation of this work package has received a considerable boost with the inclusion of the sector budget support as it provides clear targets and time lines for decisions on many of the related topics. It also mandates the preparation of a transport policy. The original Stage 1 in the ToR (Establishment of efficient and sustainable demand-oriented transport sector) has been replaced with “The Transport Policy and Sector Budget Support Programme) by devolving regulatory and institutional tasks to the corresponding modal work packages. Such regulations have been mostly drafted and are waiting for parliamentary approval. It will be necessary to simply review them and recommend changes. It is also expected that the Policy Twinning Project will focus on regulations, reform and institutional changes at the MoTC, making a clear distinction with the TEN-T project. The statistical component of the original Stage 1 will be addressed under a new stage (Stage 3 - Strengthening Strategic Planning and Information Management) which will also cover other issues related to information management and systems.

Stage 2 remains largely the same but the coordination of human resources development has been moved to the work package 9 “Human Resources Development and Training” to ensure that all HRD matters are dealt with in a coordinated manner.

A new (Stage 3 - Strengthening Strategic Planning and Information Management) stage is introduced to provide support for increasing the capacity of the MoTC in strategic planning and improving information management. Having good information is essential for monitoring the indicators needed for SBS and for effective management of the sector. This stage aims to a) strengthen the MoTC capacity to facilitate a more demand orientated approach to the management of the sector through the supply of more regular information using contemporary systems, b) to harmonise data and statistics (Statistical Component of Stage 1 of ToR) with those of the European Union and c) develop other performance analysis, indicators and measures and d) establish sustainable procedures for continuation in the long term. The MoTC’s capacity in strategic planning will also be strengthened through the development of (a) modern planning/evaluation methods and clear guidelines so that investment priorities can be established on a rational basis; (b) accounting business methods to apply standard principles of depreciation; (c) financial analysis tools to define and monitor cost recovery policies (user charges).

### 3.6.2 Rail Transportation (WP2)

Although no changes are proposed to this component of the work, the impact of global recession on railway financing and restructuring will be considered. There is a draft strategy in place for the sub-sector and this will be reviewed to examine its alignment to the EU Directives. As importantly, it will be necessary to reconcile the policy and strategic differences, as may exist, between the state vision of the railways and that of the operator UZ. The railway investment programme must also be aligned to state policy and investment projects prioritised using criteria that emanate from this policy, as a precondition for inclusion in the master plan. Furthermore, addressing the current and future issues of the railway sector will require that the capacity of railways administration in the Ministry be strengthened.

Railway transport integration will be considered in light of the reform process. The ToR also requires the “Implementation of modern accounting and management information system with possible assistance for asset revaluation”. However, in 2007 methodical guidelines for taking inventory of property when carrying out railways restructuring were developed.<sup>29</sup>

### 3.6.3 Road Infrastructure (WP3)

There is no change to the structure of this component although progress during the inception phase has been hindered by difficulties in meeting the senior management of Ukravtodor and obtaining information and data from the organisation. Proposals for the restructuring of the management of road infrastructure are well advanced in Ukraine. Under the proposed restructuring scheme Ukravtodor will be responsible for the state strategic network while secondary and tertiary network will be managed by

---

<sup>29</sup> Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту / М.В. Макаренко, Т.І. Лозова та інші. – К., КУЕТТТ, 2007. – 428 с. (M.V. Makarenko, N.I. Lozova and others. Organizational and Economical Mechanism for Railway Transport Reform.)



the local government. This is in line with other European Countries and the TENT-T project will focus on implementation issues related to restructuring, especially financing and road safety that will be coordinated with the EC twinning projects addressing transport policy and road safety implementation. The open question concerns sector management and the position of Ukravtodor in relation to the Ministry which need to be explored.

#### **3.6.4 Road Transport (WP4)**

The scope of this component remains the same and we are advised that progress in reforms is well advanced. Also assistance for reforms is being provided by the twinning project, "Support to the Strengthening of Road Freight and Passengers Transport Safety" and the emphasis of the TEN-T project will be to provide assistance to improve the quality of the road transport operating environment. Stage 2 of this work package (Assessment in Coherence with European Rules and Standards) will take into account the work of the Policy Twinning Project and the first step in coordination will be to assist the national authorities to assess regulatory norms and methods for checking compliance with EU legislation and to develop an action plan on eliminating barriers within mutual road transport network.

#### **3.6.5 Maritime and Inland Water Transport (WP5)**

Maritime and waterway transport are as different as road and rail transport, yet they are treated similarly and have a common state administration responsible for them at the MoTC. To emphasise the differences in this project, they have been separated into two components (WP5a and WP 5b). Although the present volume of traffic using the inland waterways is low, there is considerable potential and reviewing this sub-sector separately will highlight its potential as well as draw attention to the need for a dedicated unit at the MoTC to manage its strategic development.

The Strategy for Marine Ports Development in Ukraine for the period till 2015 was approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine as of 16.07.2008, No 1051-p, however no specific plans and projects for individual ports can be derived upon it. The project will define a coordinated marine sub-sector strategy and reform action plan and selection of seaports relevant for integration into the TEN-T. This will also require an appraisal of the current performance of hinterland transport facilities. The preparation of the sub-sector strategy for Marine component will draw on the outputs of the EC Port Development Feasibility Study Project<sup>30</sup>, particularly the list of investment projects.

The Inland Waterways sub-sector strategy shall use as its starting point the draft sub-sector strategy and concept prepared by the Inland Waterways Institute and shall build upon it through identification of measures to re-activate, develop, and/or increase competitiveness level of inland waterway transport.

#### **3.6.6 Airports and Air Transport (WP6)**

The SAA having reviewed the ToR, has expressed clear views on the support it needs from the TEN-T project and these have been noted. The SAA believes that it does not need support with respect to the market access and open skies. The airport planning and project identification is also already in an advanced stage as part of ongoing projects. A tender has also been awarded to prepare an airports programme to 2020<sup>31</sup>. At this stage, only the third stage of the ToR "upgrading SAA oversight capacity" remains within the scope of the project. However we believe SAA will need more assistance and we will review the situation on a regular basis and make necessary changes to the scope of the work.

This work package will also take account of the work carried out in the twinning project 'Harmonisation with EU Norms of the Legislation and Standards of Ukraine in the Field of Civil Aviation' and the TRACECA project "Training of Operational Air Transport Control Staff of South Ring States", which is providing technical assistance including 'Training in Civil Aviation Administration and the Personnel Involved in Air Transportation'. This 3 year training program will address safety, security and environment.

---

<sup>30</sup> Ukraine Port development Feasibility Study, EuropeAid/126596/SER/UA, 2008-2010

<sup>31</sup> In the current period the SAA has asked for help on airport development plan as the MoTC cancelled the contract.



The project will support the SAA working group to ensure that the Aviation Strategic Plan 2010-2020 is integrated and coordinated with the MOTC transport sector strategic plan and identify those projects eligible for sectoral financial assistance. Ukraine is also in negotiations with the EU to participate in the European Common Aviation Area (ECAA). Whilst the SAA has no specific requirements for support in negotiations, the project shall monitor the implementation and remain on standby should any assistance be required to support the Government in this important area.

The airport planning and project identification is already in an advanced stage and a tender has been awarded to prepare an airports program. SAA has expressed clearly that no support is required in this area<sup>32</sup>.

To improve the safety oversight by SAA, the project will i) Coordinate with the TRACECA training program and ii) the State-Adhoc program of flight safety 2009-2015. The project will also elaborate an action plan for a comprehensive Safety Management System (SMS) and suggest necessary institutional changes for its implementation. The project will also develop draft working agreements to facilitate interactions between the SAA and European Agency on Flights Safety (EASA), including the transfer of JAA functions to EASA as well as involving Ukrainian experts in working bodies of the EASA.

### **3.6.7 Crosscutting Issues (WP7)**

Work Package 7 has been extended with an additional stage to ensure that energy and environmental issues are more comprehensively covered. The Galileo component has been widened to cover transport telematics and informatics in general. Border Crossings sub-component has been altered to include the current developments, improve performance monitoring by the MoTC and to cover the Transdnistra region in line with the current EU policy.

### **3.6.8 Sector Strategy and Action Plan<sup>33</sup> (WP8)**

The terminology of 'general outcome' has been made more precise and a new stage to prepare an Immediate Action Plan has been included to help the MoTC through the financial crisis. The planning horizons have also been clarified as being 2011 to 2015 for a detailed planning (short term TEN-T Action Plan) and to 2030 for indicative planning (Long term TEN-T Action Plan).

Although the TEN-T project aims at EU integration the Ukraine's transport strategy must address the country's strategic network. Therefore, emphasis will be placed on the process of strategy development and monitoring implementation of reforms.

### **3.6.9 Human Resources Development and Training (WP9)**

The capacity at the Project Partner will influence the sustainability of the expected results of the project and is a critical success factor. This component of the work was titled "Training and Study Tours" in the ToR. The scope of this component was expanded in the Contractor's Technical Proposal to include tools and processes that strengthen the HRD function with respect to training. The title was also changed to "Human Resources Development and Training" to better reflect the nature of the work and three stages were proposed; i) Preparation and set up, ii) Training Needs Analysis and Training Strategy, and iii) Implementation and evaluation of training programme.

The training needs appraisal will be widely applied in a systemised way and transferred to the project partner. The evaluation of training is also expected to be a continuous process, driven by individual needs and set up on-line. The recommendations for training will cover TEN-T integration but also improvement to the sector and sub-sector management.

---

<sup>32</sup> Subject to discussions on 29/1/2009 regarding the financing of strategic airports and airport development requirements for EURO 2012.

<sup>33</sup> This work package was named "General Outcomes" in the ToR and was renamed in the Contractor's Technical Proposal to better reflect its content.



### 3.7 Planning for the whole duration of the project

The planning for the whole of the project is summarised in the Appendix A with more detailed planning information provided in Appendix B. These plans will be monitored regularly and revised throughout the project.

### 3.8 Constraints, risks and assumptions

The key assumptions and the risks they imply, along with our proposal for mitigating them, are summarised in the Table 3-3 below:

**Table 3-3 Project Assumptions and Implications**

Nature of Assumption	Implications
<i>Political context and economic conditions allow taking forward reforms in the management structure and legal framework of key areas in the transport sector</i>	<p>The design of the project is substantially predicated on the continued political agenda for closer European integration and any significant deviation from this course is likely to invalidate the objectives and purpose of the project.</p> <p>The project team must consistently demonstrate and reinforce at the highest level the benefits of European integration and the opportunities it will offer. This must be combined with identifying and quantifying early opportunities for inward investment and/or new source of revenue from the transport sector. Existing contacts and network with European Institutions and transport companies must also be sustained and improved.</p>
<i>Continued support from the Government to the process of reforms</i>	<p>The reform programme must be fully supported by the Government and MoTC. The Executive Bodies that manage and control the transport sector are unlikely to engage effectively in the reform programme without a clear and unambiguous mandate from the Government. Early during the project emphasis will be placed on helping the MoTC to formulate a transport policy, offering the mandate necessary for moving forward with the development and implementation of a transport strategy.</p>
<i>Continued or increased support from the IFIs in the region</i>	<p>IFIs have a key role to play in facilitating private sector participation by leveraging their resources to reduce investment risks. They are also able to promote reform agendas, with associated transitional impact, that will provide further momentum for sector reforms. Their continued interest and active engagement in the transport sector is highly critical to success. It is important to maintain structured communication with the IFIs and disseminate information to them.</p>
<i>Proper response of the market and of potential private investors</i>	<p>The project aims to help MoTC create an environment that will make it easier for market players and private investors to enter the market. Without their involvement the government will neither have the necessary know-how to develop the market nor will resources from the state budget and IFIs be sufficient to finance the huge infrastructure development that is needed. As part of the project market players and investors will be interviewed to ensure that reforms are oriented towards the needs of the market.</p>
<i>The project also relies on the pre-condition of continued adhesion by Ukraine to the</i>	<p>This is critical and given that some senior members of the MoTC are new to the organisation they may not fully appreciate their responsibilities with respect to ENP.</p>



Nature of Assumption	Implications
<i>existing agreements related to the European Neighbourhood Policy and continued participation in existing pan-European transport organisations</i>	An important objective of this project is to ensure that existing commitments are understood and steps are taken to fulfil them. We will conduct an analysis of the agreements that relate to the transport sector and propose action for the MoTC to consider.

### 3.8.1

### 3.8.2 Analysis of risks

There are serious risks associated with this project which are analysed in Table 3-4 below together with proposed mitigation strategies:

**Table 3-4 Project Risks and mitigation measures**

Nature of Risk	Assessment and Risk Management Strategy
<i>Absence of a comprehensive clear sector policy may jeopardize effective leadership from the MoTC, with the risk that the decisions for investment become donor led and excessively driven by funding opportunities rather than actual priorities</i>	This is the situation at present where although sector reforms in some sub-sectors have been formulated, the implementation is at best slow. Participation and assistance to implement Sector Budget Support is expected to focus attention on the need for a transport policy. In the first 12 months of the project emphasis will be placed on helping the MoTC to formulate a transport policy, offering the mandate necessary for moving forward with the development and implementation of sub-sector strategies.
<i>In case of political or economics changes, the Government priorities might change during the project. The consultant may therefore meet unexpected obstacles to deliver the technical assistance required in a timely manner, and the MoTC may be unable to reach the results expected</i>	<p>The project must strike a fine balance between the priorities of the government and the principles upon which this project has been designed. Although the project cannot affect government priorities, they have to be monitored closely in order to become alert to problems early.</p> <p>There must also be some flexibility on the part of the EC Delegation to revise the project's objectives to adapt to changes in priorities.</p> <p>The successful implementation of the project and sustainability of results hinges fully on engaging the beneficiary in the development of the project outputs, as they are required to approve and implement them. In this respect, working groups are being established and sufficient time is needed to develop their skills and understanding.</p>
<i>Political risk related to presidential elections at the end of 2009 and the change of Government at the beginning of 2010, which can substantially change transport policy and transport sub-sectors reform progress.</i>	This is an issue for the EC to consider and it may be advisable to give grounds for appropriateness of the project completion date to be extended by 2011.



### 3.9 Planning for next reporting period

The next reporting period covers December 2008 and January 2009 and the objectives common to all work packages are to:

- Complete the formation of working groups and prepare their mandates
- Agree a work programme for each work package with working groups
- Provide input to the preparation of the immediate action plan
- Support the preparation of the Sector Budget Support

In addition to the above, specific areas of work under each work package will be progressed and these are summarised in the Table 3-5.

**Table 3-5. Specific areas of work packages**

Work Package	Description
WP1	A start has been made on developing a transport policy with the preparation of accompanying material documents in connection with the proposed move to sector budget support. MoTC document " <i>Concept of Stable National Transport Policy of Development of all Types of Transport and Principles of Transport Policy</i> ", of May 2007, contains proposals for the main lines for strategic development for the sector up to 2015. This is being used as a starting point though it is not considered a policy document. It needs development in several areas that will establish the role of state and the sub-sectors in sector management, economic, social, environmental and institutional strategies. This will also ensure that sub-sector strategies, which include investments and regulatory reforms, can be successfully implemented.
WP2	Work on elaborating issues related to the interoperability for TEN-T, under the EU-Railway Policy, has commenced as well defining principles for a competitive rail market and opening the sector to competition. Two working papers will be prepared and submitted to the working group in the next reporting period.
WP3	The focus of activities in this work package is: i) Assess the parameters of national strategic transport network, ii) Assess inter-relations of Trans-European Network and Axis with the regional and national networks, and iii) Identify international and internal traffic flows.
WP4	Work has commenced on defining required information and data collection as the basis for a preliminary review of the sector during the future reporting periods.
WP5	A start has been made on basic data collection on river and maritime transport including ports. This also involves information (available) on the sector, the participants, the regulatory and administrative limits, traffic flows, development plans, lay-outs of production facilities etc. The part concerned also investigates as to what level existing legislation and administration is in accordance with EU legislation and provisions. A working paper on this work package will be prepared and submitted to the working group.
WP6	Request for information will be prepared and meeting will be held with key institutions (e.g. Logistics Platform of Ukraine, Pro-marketing 2012, EBRD, KLM-AF, IATA, National Aviation University, and other related EC projects). A technical note on "SAA Safety Oversight" will be prepared for discussion with the SAA.
WP7	Work has commenced to collect data on horizontal issues as the basis for a more detailed review.



<b>Work Package</b>	<b>Description</b>
WP8	In response Minister's request an Immediate Action Plan will be prepared along with indicators for measuring performance and submitted to MoTC. This requires input from other Project work packages.
WP9	The process of strengthening of management and human resource development has been continued through the training needs analysis that will be concluded in the next reporting period. The training strategy will be prepared and a programme will be finalised for an initial period of 6 months. A Task Force has been established to review the capacity and quality of teaching at Ukrainian universities with respect to training of transport professionals. MoTC has also requested an assessment of the English language training needs of the Ministry staff.

The plan for the next reporting period is summarised in Appendix A.



# **Appendix A**

## **EC Project Planning Forms**



## **Appendix A: EC Project Planning Forms**

Form 1.4. : Overall Plan of Operations

Form 1.5: Overall Output Performance Plan

Form 1.6. Plan of Operations for the Next Reporting Period



### FORM 1.4 : Overall Plan of Operations

Project title : Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T		Project number: EuropeAid /124964/C/SER/UA				Country: Ukraine				Page : 1/1			
Planning period : 4/08/08 to 31/12/10		Prepared on: 1 December 2008				EC Consultant: Corporate Solutions Limited							
Project objective: To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T													
		TIMEFRAME						INPUTS					
No	ACTIVITIES	August 2008 – December 2010						PERSONNEL EC consultants		EQUIPMENT & MATERIAL		OTHER	
No	Work Package	2008		2009			2010			Senior	Junior	Information Systems Project website  Training Events Dissemination Events Steering Committee Working Groups Incidental Budget	
WP1	Policy, regulatory, institutional & infrastructure financing	X	X	X	X	X	X	X	X	X	460		372
WP2	Selected measures and reforms for rail sector	X	X	X	X	X	X	X	X		668		474
WP3	Selected measures and reforms road infrastructure	X	X	X	X	X	X	X	X		346		526
WP4	Selected measures and reforms road transport			X	X	X	X	X	X		258		405
WP5	Selected measures and reforms maritime transport	X	X	X	X	X	X	X	X		394		678
WP6	Selected measure and reforms airports & air transport	X	X	X	X	X	X	X	X		381		52
WP7	Crosscutting issues	X	X	X	X	X	X	X	X		584		326
WP8	Sector Strategy and Action Plan	X	X	X	X	X	X	X	X	X	460		373
WP9	Human Resources Development and Training	X	X	X	X	X	X	X	X		449		294
	TOTAL DAYS									4,000	3,500		



## FORM 1.5: Overall Output Performance Plan

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TENT</b>		Project number : <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>	Country : <b>Ukraine</b>	Page : <b>1/1</b>
Planning period : <b>August 2008 – December 2010</b>		Prepared on : <b>1 December 2008</b>	EC Consultant : <b>Corporate Solutions Limited</b>	
<b>Outputs and target dates indicated</b>		<b>Objectively Verifiable Indicators</b>	<b>Constraints and Assumptions</b>	
Output	Target Month		<b>Assumptions</b>	
Immediate Action Plan published	7		- Political context and economic conditions allow reforms	
Transport Sector Planning Scenarios developed	12		- Continued support from the GoU to the process of reforms	
Transport Demand and Traffic Forecasts prepared	18		- Continued or increased support from the IFIs in the region	
Training Needs identified	8		- Proper response of the market and of potential private investors	
National Transport Policy defined	12	Delivery of outputs, their acceptance and approval by the Steering Committee.	- Adhesion to the existing agreements under the ENP and participation in pan-European transport organisations.	
National Transport Strategy defined through formulation of:	18	Action by the MoTC and the GoU to approve the Transport Policy and Strategy.	<b>Risks</b>	
- Sub-sector Strategy and Reforms for the Rail Sector		Action by the MoTC to approve the short and long-term action plans.	- Absence of a comprehensive sector policy	
- Sub-sector Strategy and Reforms for the Road Infrastructure		Action by MoTC to approve the list of priority investment projects.	- Changes in the priorities of the GoU as a result of political or economic changes	
- Sub-sector Strategy and Reforms for the Road Transport			- Intensity of the project activities and lack of capacity at the MoTC to keep up.	
- Sub-sector Strategy and Reforms for Maritime and Inland water				
- Sub-sector Strategy and Reforms for the Aviation Sector				
- Selected Measures and Reforms for Multi-modal Transport				
Short and long term action plans for TEN-T Integration defined	24			
List of Priority Investment Projects and Financing Options formulated	26			
Training, Capacity Development and Coordination Events held	Various			



## FORM 1.6: Plan of Operations for the Next Reporting Period

### WP 1 - Policy, regulatory, institutional and infrastructure financing

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Country: <b>Ukraine</b>		Page : <b>2/10</b>			
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>		EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>					
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>									
		<b>TIMEFRAME</b>				<b>INPUTS</b>			
						<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>		<b>January 2009</b>		<b>Senior</b>	<b>Junior</b>		
<b>WP1</b>	<b>Policy, regulatory, institutional and infrastructure financing</b>					<b>51</b>	<b>31</b>		
Stage 1	The Transport Policy and State Budgetary Support Programme	X	X	X	X	25	20		
Stage 2	Strengthening the transport sector management								
Stage 3	Strengthening Strategic Planning and Information Management					26	11		
Stage 4	Provision of financial mechanisms for development, maintenance and management of infrastructure								



**WP 2 - Rail Transport**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>				Country: <b>Ukraine</b>				Page : <b>3/10</b>	
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>				EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>					
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>											
		<b>TIMEFRAME</b>						<b>INPUTS</b>			
								<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>			<b>January 2009</b>			<b>Senior</b>	<b>Junior</b>		
<b>WP2</b>	<b>Selected measures and reforms for rail sector</b>							<b>25</b>	<b>28</b>		
Stage 1	Definition of development scenarios	X	X	X	X	X	X	X	X	14	28
Stage 2	Strategy of European Integration	X		X	X					7	
Stage 3	Identification of the list projects					X				2	
Stage 4	Assistance to restructuring and economic regulation	X			X					2	



**WP 3 - Road infrastructure**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Country: <b>Ukraine</b>			Page : <b>4/10</b>				
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>		EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>							
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>											
		<b>TIMEFRAME</b>				<b>INPUTS</b>					
						<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>		
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>		<b>January 2009</b>			<b>Senior</b>	<b>Junior</b>			
<b>WP3</b>	<b>Selected measures and reforms Road infrastructure</b>						<b>16</b>	<b>16</b>			
Stage 1	(TENT-T) Road extension and forecast			X	X		X	X	X	14	16
Stage 2	Organization and funding mechanisms										
Stage 3	Road Safety							X		2	
Stage 4	Identification of the list infrastructure projects										



**WP 4 - Road transport**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Country: <b>Ukraine</b>		Page: <b>5/10</b>			
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>		EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>					
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>									
		<b>TIMEFRAME</b>				<b>INPUTS</b>			
						<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>		<b>January 2009</b>		<b>Senior</b>	<b>Junior</b>		
<b>WP4</b>	<b>Selected measures and reforms Road transport</b>					<b>2</b>	<b>28</b>		
Stage 1	Analysis of road transport market	X		X		X		X	
Stage 2	Assessment of coherence with European rules								
Stage 3	Identification of projects								



**WP 5 - Maritime and Inland Waterways transport**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>				Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>				Country: <b>Ukraine</b>				Page : <b>6/10</b>			
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>				Prepared on: <b>1 December 2008</b>				EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>							
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>															
		<b>TIMEFRAME</b>								<b>INPUTS</b>					
										<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>		<b>OTHER</b>	
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>				<b>January 2009</b>				<b>Senior</b>	<b>Junior</b>				
<b>WP5a</b>	<b>Selected measures and reforms maritime transport</b>									<b>12</b>	<b>9</b>				
Stage 1	Appraisal of port performance			X	X			X	X			10	9		
Stage 2	Preparation of Port Policy and Strategy									X		2			
Stage 3	Development Planning														
Stage 4	Assist port management reorganisation / information systems														
<b>WP5b</b>	<b>Selected measures and reforms inland waterway transport</b>									<b>10</b>	<b>9</b>				
Stage 1	Appraisal of Inland Waterways Performance	X	X			X	X					10	9		
Stage 2	Development Planning														
Stage 3	Identify infrastructure projects														
Stage 4	Assistance with reorganisation / implementing completion strategy														



**WP 6 - Airports and air transport**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Country: <b>Ukraine</b>		Page : <b>7/10</b>	
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>		EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>			
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>							
		<b>TIMEFRAME</b>				<b>INPUTS</b>	
				<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>		<b>January 2009</b>		<b>Senior</b>	<b>Junior</b>
<b>WP6</b>	<b>Selected measure and reforms airports and air transport</b>					<b>12</b>	<b>0</b>
Stage 1	Market Access and Regulation	X				2	
Stage 2	Airports		X			4	
Stage 3	Upgrade the SAA's safety oversight			X		6	



**WP 7 – Crosscutting Issues**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>				Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>				Country: <b>Ukraine</b>				Page : <b>8/10</b>			
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>				Prepared on: <b>1 December 2008</b>				EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>							
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>															
		<b>TIMEFRAME</b>								<b>INPUTS</b>					
										<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>		<b>OTHER</b>	
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>				<b>January 2009</b>				<b>Senior</b>	<b>Junior</b>				
<b>WP7</b>	<b>Crosscutting issues</b>									<b>11</b>	<b>0</b>				
Stage 1	Multimodal transport	X					X				3				
Stage 2	Logistics technology	X					X				3				
Stage 3	Cross border issues		X					X			2				
Stage 4	Informatics and telematics in the transport sector		X								1				
Stage 5	Transport sector environmental and energy action plan					X					2				



**WP 8 – Sector Strategy and Action Plan**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Country: <b>Ukraine</b>		Page : <b>9/10</b>			
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>		EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>					
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>									
		<b>TIMEFRAME</b>				<b>INPUTS</b>			
						<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>		<b>January 2009</b>		<b>Senior</b>	<b>Junior</b>		
<b>WP8</b>	<b>Sector Strategy and Action Plan</b>					<b>16</b>	<b>11</b>		
Stage 1	Prepare an Immediate Action Plan		X	X		X	X	X	X
Stage 2	Transport Strategy								
Stage 3	Forecast and Transport Balance								
Stage 4	Action planning								



**WP 9 – Human Resources Development and Training**

Project title : <b>Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T</b>		Project number: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Country: <b>Ukraine</b>		Page : <b>10/10</b>	
Planning period : <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Prepared on: <b>1 December 2008</b>		EC Consultant: <b>Corporate Solutions Limited</b>			
Project objective: <b>To improve the transport sector through helping MoTC in developing and implementing a strategy and an action plan for transport integration into TEN-T</b>							
		<b>TIMEFRAME</b>				<b>INPUTS</b>	
				<b>PERSONNEL EC consultants</b>		<b>EQUIPMENT &amp; MATERIAL</b>	<b>OTHER</b>
No	ACTIVITIES	<b>December 2008</b>		<b>January 2009</b>		<b>Senior</b>	<b>Junior</b>
<b>WP9</b>	<b>Human Resources Development and Training</b>					<b>27</b>	<b>0</b>
Stage 1	Preparation and set up	X		X		17	
Stage 2	Training Needs Analysis and Training Strategy	X		X		10	
Stage 3	Implementation and evaluation of training programme						
	<b>TOTAL DAYS</b>						



# **Appendix B**

## **Detailed Project Planning Information**



## Appendix B: Detailed Project Planning Information

This section provides a more detailed structure for the work package and list of planned seminars. The activities and seminars may be revised as a result of the deliberations of the working groups.

### B.1 Detailed description of work packages

WORK PACKAGE 1		POLICY, MANAGEMENT, PLANNING AND COORDINATION
Stage 1	1.1	<b>Transport Policy and Support for Sector Budget Support</b>
	1.1.1	Preparation of a draft transport policy
	1.1.2	Preparation of information needed for the Agreement for Policy and Budget Support
	1.1.3	Preparation of a range of indicators from which SBS will be monitored
Stage 2	1.2	<b>Strengthening the transport sector management</b>
	1.2.1.	Provide assistance to the MoTC to coordinate its actions in EC and other programmes
	1.2.2	Review the recommendations for institutional changes
	1.2.3	Prepare a reform agenda and incorporate into the strategic plan
	1.2.4	Establish and maintain a documentation data base of legal and other texts
	1.2.5	Creation of a web site
	1.2.6	Establish and support Working Groups to promote a more horizontal approach
Stage 3	1.3	<b>Strengthening strategic planning and information management</b>
	1.3.1	Establishment of a multi-annual planning process in the MoTC
	1.3.2	Definition of tools and procedures for prioritisation of projects
	1.3.3	Prepare appropriate statutory instruments
	1.3.4	Review the current practices and procedures for supplying information to MoTC
	1.3.5	Comparative analysis of the statistical information used by the EU
	1.3.6	Recommendations for collection, processing and dissemination
	1.3.7	Prepare a programme of phased modifications and computerisation
Stage 4	1.4	<b>Provision of financial mechanisms for development, maintenance &amp; management of infrastructure</b>
	1.4.1	Assess each mode's maintenance planning and management practices
	1.4.2	Review budgeting procedures and the needs for improvement
	1.4.3	Examination of systems of infrastructure user charges and make recommendations
	1.4.4	Describe various off-budget funding mechanisms
	1.4.5	Identification of transport projects to be considered for off budget funding
	1.4.6	Recommend improvements to public tendering and contracting processes



WORK PACKAGE 2		RAIL TRANSPORT
<b>Stage 1</b>	<b>2.1</b>	<b>Definition of development scenarios</b>
	2.1.1	Prepare scenarios of development for traffic forecasts for passengers and goods
	2.1.2	Prepare traffic forecasts
	2.1.3	Estimation of the transit strengthening possibilities
	2.1.4	Prepare scenarios of high speed railways
	2.1.5	Assess impact of financial crisis and prepare proposals for immediate action
<b>Stage 2</b>	<b>2.2</b>	<b>Strategy of European Integration</b>
	2.2.1	Prepare scenarios of integration to Trans-European transport network and axis.
	2.2.2	Prepare scenarios of Interoperability with Trans-European railway network
	2.2.3	Prepare for harmonization with EU and WTO rules & standards of transport market
	2.2.4	Make recommendations to improve cargo handling systems.
	2.2.5	Make recommendations for energy saving technologies in railway transport.
<b>Stage 3</b>	<b>2.3</b>	<b>Identification of list of projects</b>
	2.3.1	Identify infrastructure projects to be developed through different financing schemes
	2.3.2	Identify the requirements for fleet renewal programs and their financing.
	2.3.3	Define a short list of railway projects for international financing.
	2.3.4	Define a short list of prefeasibility studies to be carried out for consideration of IFIs
<b>Stage 4</b>	<b>2.4</b>	<b>Assistance to restructuring and economic regulation</b>
	2.4.1	Analyse the organization of Urzalyznytsia
	2.4.2	Implementation of modern accounting and management information systems
	2.4.3	Make proposals for division of state from operational functions
	2.4.4	Analyse the potential separation of infrastructure from operation services
	2.4.5	Identify potential private involvement, suggest financing mechanisms
	2.4.6	Consider UZ's corporatization and commercial rights to set tariffs
	2.4.7	Consider UZ's corporatization and commercial rights to finance fleet replacement
	2.4.8	Review railways reform programme and recommend road map for reform



WORK PACKAGE 3		ROAD INFRASTRUCTURE
Stage 1	3.1	<b>(TENT-T) Road extension and forecast</b>
	3.1.1	Assess the parameters of national strategic road transport sector
	3.1.2	Assess inter-relations of Trans-European Network and Axis with the regional and national networks
	3.1.3	Identify international and internal traffic flows
	3.1.4	Prepare scenarios for traffic forecasts
	3.1.5	GIS modelling and forecast traffic
	3.1.6	Define the viewpoint of EU compatibility and TEN-T eastward extension.
	3.1.7	Make recommendations for harmonization of building standards to EU principles
Stage 2	3.2	<b>Organization and funding mechanisms</b>
	3.2.1	Analyze the Ukravtodor organizational structure
	3.2.2	Identify potential for outsourcing works and involvement of the private sector
	3.2.3	Recommend allocation of responsibility between state and regions
	3.2.4	Assist national authorities for establishing appropriate funding mechanisms.
	3.2.5	Assess impact of financial crisis and prepare proposals for immediate action
Stage 3	3.3	<b>Road Safety</b>
	3.3.1	Define a national strategy for improving cooperation between different organizations involved in road safety
	3.3.2	Suggest a coordinated national action plan
	3.3.3	Assist in the development of road safety data base
Stage 4	3.4	<b>Identification of the list infrastructure projects</b>
	3.4.1	Establish the expenditure requirements (budgets) for maintenance of the main road network
	3.4.2	Prepare a framework for identification of a priority list of projects
	3.4.3	Identify projects
	3.4.4	Define a priority list suitable for international financing
	3.4.5	Select short list of pre-feasibility studies



WORK PACKAGE 4		ROAD TRANSPORT
<b>Stage 1</b>	<b>4.1</b>	<b>Analysis of road transport market</b>
	4.1.1	Analyse Ukrainian road transport market.
	4.1.2	Analyse tariff, financial and taxing systems in road transport sector.
	4.1.3	Analyse domestic and international passenger and freight traffic
	4.1.4	Prepare road traffic forecast
	4.1.5	Propose improvements in methodology for statistics in road transport
<b>Stage 2</b>	<b>4.2</b>	<b>Assessment of coherence with European rules</b>
	4.2.1	Assess road transport market in terms compliance with EU legislation.
	4.2.2	Introduce EU legislation concerning driving times and rest periods
	4.2.3	Make recommendations for the creation of a network of drivers' rest points
	4.2.4	Recommend organizational and technical support for implementation
	4.2.5	Recommendations for unification of border crossing technologies
	4.2.6	Provide assistance for improvement of energy safety technologies
	4.2.7	Make recommendations for environmental analysis techniques
<b>Stage 3</b>	<b>4.3</b>	<b>Identification of projects</b>
	4.3.1	Define a list of environment, energy and safety projects.
	4.3.2	Assist prioritising projects for drivers' rest points network.
	4.3.3	Assist in prioritising road border crossing projects.



WORK PACKAGE 5A		MARITIME TRANSPORT
<b>Stage 1</b>	5a.1	<b>Appraisal of port performance</b>
	5a.1.1	Appraise current performance of hinterland transport facilities
	5a.1.2	Assess impact of current financial crisis
	5a.1.3	Prepare recommendation to improve port efficiency
<b>Stage 2</b>	5a.2	<b>Preparation of Port Policy and Strategy</b>
	5a.2.1	Prepare Port Policy
	5a.2.2	Prepare Port Strategy
<b>Stage 3</b>	5a.3	<b>Development Planning</b>
	5a.3.1	Identify and Prioritise Projects
	5a.3.2	Prepare ports short and long term plan
	5a.3.4	Preparation of a 5 year multi-annual plan for Ports
<b>Stage 4</b>	5a.4	<b>Assist port management reorganisation / information systems</b>
	5a.4.1	Identify possibilities for PPP and concession
	5a.4.2	Formulate proposals for organisation and administration of Ports
	5a.4.3	Recommend upgrades to Port Information Systems
	5a.4.4	Technical Assistance to MoTC and Port Administrations

WORK PACKAGE 5B		INLAND WATERWAYS TRANSPORT
<b>Stage 1</b>	5b.1	<b>Appraisal of Inland Waterways Performance</b>
	5b.1.1	Quantitative appraisal of River Ports for Integration
	5b.1.2	Analysis financial crisis -mitigation measures
	5b.1.3	Market Analysis and traffic forecasts
	5b.1.4	Recommendations for cargo handling systems
	5b.1.5	Evaluate potential for private participation in upgrading services
	5b.1.6	Recommend measures to improve organisation and management
<b>Stage 2</b>	5b.2	<b>Development Planning</b>
	5b.2.1	Compute R/M River/Maritime Traffic Ratio
	5b.2.2	Recommend strategy to reactivate / improve competitiveness of waterways
<b>Stage 3</b>	5b.3	<b>Identify infrastructure projects</b>
	5b.3.1	Identify projects for waterways
	5b.3.2	Select prioritised projects suitable for international financing
	5b.3.3	Identify pre-feasibility studies
<b>Stage 4</b>	5b.4	<b>Assistance with reorganisation / implementing completion strategy</b>
	5b.4.1	Preparation of a 5 year multi-annual plan for Waterways
	5b.4.2	Provide technical assistance to MoTC
	5b.4.3	Recommend upgrade to information systems



WORK PACKAGE 6		AIRPORTS AND AIR TRANSPORT
Stage 1	6.1	<b>Market access/ economic regulation</b>
	6.1.1	Document implementation to the ECAA agreement and the <i>Acquis Communautaire</i>
	6.1.2	Provide Road map for transition phases and adhoc support
	6.1.3	Provide guidance to the adaptation of the SAA organization
Stage 2	6.2	<b>Airport</b>
	6.2.1	Review the 2020 development plans for the main airports
	6.2.2	Define requirements for intermodality in passenger transport
	6.2.3	Provide recommendations for the ownership structure of airports
	6.2.4	Examine the modernisation of cargo hub according to the principles of 'dry port concept'
	6.2.5	Examine options for non-sovereign investment, funding and strategy
	6.2.6	Define medium and long term environmental impact and sustainability issues
Stage 3	6.3	<b>Upgrading the SAA safety oversight capacity</b>
	6.3.1	Assess current situation in performance by SAA safety oversight functions
	6.3.2	Assess the institutional changes required to implement Euro control Safety Regulatory Requirements
	6.3.3	Elaborate SMS action plan and budgetary requirements for implementation
	6.3.4	Prepare terms of reference for a SMS information analysis system
	6.3.5	Support the institutional changes required for an effective and financially sustainable SMS
	6.3.6	Support the transition from JAA to EASA, draft working agreements



WORK PACKAGE 7		CROSSCUTTING ISSUES
<b>Stage 1</b>	<b>7.1</b>	<b>Multimodal transport</b>
	7.1.1	Develop multimodal transport policy
	7.1.2	Determine compatibility of EU policy with TEN-T eastward extensions.
	7.1.3	Suggest measures to improve interoperability for international/national transport
	7.1.4	Elaborate container development scenarios
	7.1.5	Suggesting measures for optimising transit transport flows
	7.1.6	Suggest further transit transport developments
<b>Stage 2</b>	<b>7.2</b>	<b>Logistics technology</b>
	7.2.1	Assess coordination within logistics services
	7.2.2	Make recommendations for structural changes to improve transport logistics
	7.2.3	Make recommendations for regional multimodal transport-logistics systems.
	7.2.4	Make recommendations and priorities for logistics centres
<b>Stage 3</b>	<b>7.3</b>	<b>Cross border issues</b>
	7.3.1	Identify needs to improve border control technologies and systems
	7.3.2	Recommend measures to support performance monitoring of border crossings
	7.3.3	Recommend measures to improve multimodal operations in border crossing zones.
	7.3.4	Identify priority measures / projects for road and railway border infrastructure in Transdnistra
<b>Stage 4</b>	<b>7.4</b>	<b>Informatics and telematics in transport</b>
	7.4.1	Evaluate effects of informatics on transport demand
	7.4.2	Advise on issues related to the Galileo Project
	7.4.3	Make recommendations on Electronic Data Interchange
<b>Stage 5</b>	<b>7.5</b>	<b>Transport Sector Environmental Strategy and Action Plan</b>
	7.5.1	Estimate energy and fuel consumption
	7.5.2	Estimate CO2 emissions per sub-sector
	7.5.3	Define limits of CO2 emissions per sub-sector
	7.5.4	Define measures for reducing CO2 and other CHGs, include in MAP
	7.5.5	Propose energy saving measures, include in MAP



WORK PACKAGE 8		SECTOR STRATEGY AND PLAN
Stage 1	8.1	<b>Prepare and Immediate Action Plan</b>
	8.1.1	Recommendations for financial crisis
	8.1.2	Review Investment and expenditure programme
Stage 2	8.2	<b>Transport strategy</b>
	8.2.1	Prepare a national transport sector strategy
	8.2.2	Provide recommendations of the integration processes to TEN-T
	8.3.4	Recommend Project Prioritisation Criteria
Stage3	8.3	<b>Forecast and transport balance</b>
	8.3.1	Establish the Strategic Transport Network
	8.3.2	Traffic and Network Data Collection
	8.3.3	Prepare aggregated traffic forecasts for each mode and all modes
	8.3.4	Identification of potential inter-modal traffic
	8.3.5	Identification of obstacles to optimising modal balance
	8.3.6	Prepare recommendations for balanced development of transport modes.
Stage 4	8.4	<b>Action Planning</b>
	8.4.1	Prepare short-term TEN-T action plan
	8.4.2	Prepare long-term TEN-T action plan
	8.4.3	Develop a common list of priority project for short and long term
	8.4.4	Suggest funding sources/schemes for investment projects



WORK PACKAGE 9		HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT AND TRAINING
<b>Stage 1</b>	<b>9.1</b>	<b>Preparation and Set up</b>
	9.1.1	Establish a Human Resources Development Working Group
	9.1.2	Review HRD organisation, processes and capacity in the MoTC
	9.1.3	Review Training Capacity in Ukraine
	9.1.4	Consider impact of financial crisis and propose mitigation measures
<b>Stage 2</b>	<b>9.2</b>	<b>Training Needs Analysis and Training Strategy</b>
	9.2.1	Prepare inventory of age profiles, qualifications and skills of MoTC personnel
	9.2.2	Conduct a Training Needs Analysis
	9.2.3	Select of candidates for participation in training and study tours
	9.2.4	Prepare a training policy and strategy
	9.2.5	Prepare training programme to 2010
	9.2.6	English Language Skills Assessment
<b>Stage 3</b>	<b>9.3</b>	<b>Implement training programme</b>
	9.3.1	Coordinate training programme
	9.3.2	Evaluate the effectiveness of the training programme



## B.2 Proposed Seminar Programme

REFERENCE	TOPIC	PURPOSE	MATERIALS
SP1	Immediate Action Plan	– Recommend Immediate Action Plan	– Immediate Action Plan
SP2	Transport Planning Scenarios	– Adopt Planning Scenarios	– Paper on Planning Scenarios
SP3	Sharing the Cake	– Concurrence of Transport Demand and Traffic Forecasts – Achieving better modal balance	– Traffic Forecasts for each sub-sector – Towards modal balance
SP4	Transport Sector Organisation	– Endorsing transport policy – Adopting proposals for MoTC and sector restructuring	– National Transport Policy - draft – SBS Financial Agreement ( various contributions)
SP5	Developing Multi-modal Transport	– Promoting actions / investment in Multimodal Transport	– Strategy for multi-modal transport development
SP6	Energy and Environment - Policy / Strategy for Transport	– Adopt proposals to Improve energy efficiency – Adopt strategy to reducing CO2 emissions	– Energy and emissions from the Ukraine Transport Sector – Energy and emissions reduction strategy and plan
SP7	Road Transport -Improving services, conditions and safety	– Harmonisation road map with EU regulations and practises	– EU Regulations, current status & future plans – Drivers rest-points - development programme – Road Safety Recommendations
SP8	Ukraine Railways Strategic Issues	– Determine the National Objectives of Railways Sub-Sector – Determine the Corporate Objectives of UZ and objectives of customers	– Railway Corporatisation - Issues and Solutions – Railway Sub-Sector Strategy
SP9	Sustainable Mobility	– Opening doors to new ways and means for financing transport	– Recommendations to strengthen sector planning and management – Paying for roads - recommendations for funding maintenance
SP10	Sub-sectoral investment plans Investors conference	– To finalise sub-sectoral investment plans – Mobilise alternative funding for projects and maintenance	– Investment Prioritisation Procedures – Railway sub-sector development plan – Roads infrastructure development plan – Maritime sub-sector strategy – River transport development plan – Airport Safety Plan – Multimodal Transport Development Plan



# **Appendix C**

## **Terms of Reference**



## ЗМІСТ

1.	ВВЕДЕННЯ.....	C3
1.1.	КРАЇНА-БЕНЕФІЦІАРІЙ.....	C3
1.2.	ОРГАНИ ВЛАДИ, ЩО НАДАЮТЬ ДОПОМОГУ ЗА КОНТРАКТОМ.....	C3
1.3.	ІНФОРМАЦІЯ ПРО КРАЇНУ .....	C3
1.4.	СУЧАСНИЙ СТАН СПРАВ У СЕКТОРІ.....	C4
1.4.3	ЗАЛІЗНИЧНИЙ СЕКТОР .....	C12
1.4.4	МОРСЬКИЙ ТА РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР .....	C15
1.4.5	АВІАЦІЙНИЙ СЕКТОР .....	C18
1.5	ВІДПОВІДНІ ПРОГРАМИ ТА ІНША ДОНОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ.....	C20
2.	МЕТА, ЦІЛЬ ТА ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ.....	C22
2.1.	ЗАГАЛЬНА МЕТА .....	C22
2.2.	ЦІЛІ .....	C23
2.3	РЕЗУЛЬТАТИ, ЯКИХ МАЄ БУТИ ДОСЯГНУТО КОНСУЛЬТАНТОМ.....	C23
3.	ПРИПУЩЕННЯ ТА РИЗИКИ .....	C25
3.1.	ПРИПУЩЕННЯ, ЗА ЯКИМИ ПЕРЕДБАЧЕНО ВТРУЧАННЯ В ПРОЕКТ.....	C25
3.2.	РИЗИКИ .....	C25
4.	ЗМІСТ РОБОТИ .....	C25
4.1.	ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ .....	C25
4.1.1.	ОПИСАННЯ ПРОЕКТУ .....	C25
4.1.2.	ГЕОГРАФІЧНА ПЛОЩА ПОКРИТТЯ.....	C26
4.1.3.	ЦІЛЬОВІ ГРУПИ.....	C26
4.2.	СПЕЦИФІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ .....	C26
4.3.	УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТОМ.....	C35
4.3.1.	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ ОРГАН .....	C35
4.3.2.	СТРУКТУРА УПРАВЛІННЯ .....	C35
4.3.3.	МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ, ЩО МАЮТЬ БУТИ НАДАНІ ПАРТНЕРОМ ЗА ПРОЕКТОМ .....	C36
4.3.4.	ІНФОРМУВАННЯ ПРО ДІЯЛЬНІСТЬ ТА РЕЗУЛЬТАТИ ПРОЕКТУ.....	C36
5.	МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ГРАФІК РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ .....	C36
5.1.	МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ .....	C36
5.2.	ДАТА ПОЧАТКУ ТА ТЕРМІН ВИКОНАННЯ .....	C36
6.	ВИМОГИ.....	C36
6.1.	ПЕРСОНАЛ .....	C36
6.1.1.	ОСНОВНІ ЕКСПЕРТИ .....	C37
6.1.2.	ІНШІ ЕКСПЕРТИ.....	C39



6.1.3.	ДОПОМІЖНИЙ ПЕРСОНАЛ ТА ПЕРСОНАЛ ПІДТРИМКИ.....	C39
6.2.	ОФІСНІ ПРИМІЩЕННЯ .....	C39
6.3.	МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ЩО НАДАЄТЬСЯ КОНСУЛЬТАНТОМ .....	C39
6.4.	ОБЛАДНАННЯ.....	C40
6.5.	ДОДАТКОВІ ВИТРАТИ .....	C40
6.6.	АУДИТ ВИТРАТ .....	C40
7.	ЗВІТИ.....	C41
7.1.	ВИМОГИ ДО ЗВІТНОСТІ .....	C41
7.2.	ПОДАННЯ ТА СХВАЛЕННЯ ЗВІТІВ ПРО ХІД РОБІТ .....	C41
7.3.	КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ ТА АВТОРСЬКІ ПРАВА.....	C42
8.	МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКА.....	C42
8.1.	ВИЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКІВ.....	C42
8.2.	СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ.....	C42
9.	ДОПОВНЕННЯ А: СТРУКТУРА ЛОГІЧНОЇ МАТРИЦІ.....	C43
10.	ДОПОВНЕННЯ В: ТАБЛИЦЯ ОЧІКУВАНИХ РОБОЧИХ ДНІВ ЗА МІСЯЦЬ.....	C46



## **1 ВВЕДЕННЯ**

### **1.1. Країна-бенефіціарій**

Країною-бенефіціарієм є Україна.

Органами влади, які отримують допомогу, є Міністерство транспорту та зв'язку України (МТЗУ).

### **1.2. Органи влади, що надають допомогу за контрактом**

Органом влади, що надає допомогу за даним контрактом, є Європейська співдружність в особі Європейської комісії на користь та від імені уряду України

### **1.3. Інформація про країну**

В минулому Україна була однією з республік СРСР, з розпадом якого вона здобула автономію та у 1991 році проголосила свою незалежність

На заході Україна межує з Європейським Союзом (ЄС), а на північному сході з Росією; довжина лінії кордону України з країнами ЄС (Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією), що проходить по суходолу, становить 791,5 км, берегова лінія кордону складає 1355 км, включаючи 1056 км по Чорному морю. Україна звичайно вважається транзитною державою між сходом та заходом. Площа України становить 603 700 кв.км, населення - 46.6 млн чоловік. Відстань між крайніми точками півночі та півдня 893 км, а між заходом і сходом 1 316 км. Клімат на всій території України континентальний з довгими холодними зимами та сильними снігопадами, за винятком Кримського півострова, де переважає середземноморський клімат.

Після досить важкого періоду пострадянської перебудови з 1991 до 1999 року Україна на даний час значно підвищила рівень свого розвитку, особливо в економічній сфері, та нині пожинає плоди свого економічного зростання. Ознаки прогресу також помітні у створенні законодавчого та виконавчого середовищ, що справляє значний вплив на розвиток приватного сектора та на становлення життєздатної ринкової економіки.

Вже у 2006 році найважливішим торгівельним партнером України був Євросоюз, на долю якого припадає 38,3% експортних операцій та 36,4% імпорتنих операцій. Нещодавня політика зближення Євросоюзу дає нові можливості для інтеграції до Транс-Європейської транспортної мережі (ТЄМ-Т).

Зважаючи на розширення ЄС у травні 2004 року, Євросоюз 11 березня 2003 затвердив новий формат відносин зі своїми сусідами, включаючи Україну. У зверненні під назвою "Розширене Європейське сусідство: нова структура відносин зі східними та західними сусідами", Єврокомісія підкреслила, що метою так званої Політики європейського сусідства (ПЄС) є розвиток зони благополуччя та створення "кола друзів", з якими ЄС може підтримувати близькі, мирні та плідні відносини. Україна є однією з пріоритетних країн в процесах ПЄС, незважаючи на те, що її ніколи офіційно не визнавали потенційним кандидатом до вступу в ЄС.

В рамках ПЄС було ухвалено та погоджено План дій Україна-ЄС\*. Цей документ підготовлений Єврокомісією та країнами-членами ЄС, визначає політичні цілі та бажані показники у всіх сферах, включаючи транспортний сектор.

---

\* <http://www.delukr.cec.eu.int/site/page27836.html>



Незважаючи на докладені зусилля та рівень досягеного прогресу, у цьому секторі процес реформування ще далекий від свого завершення. У наслідку неналежної організації та недостатнього фінансування, у всіх видах транспорту все ще існують значні недоліки. Обравши шлях європейського співробітництва Україна повинна розцінювати свою транзитну функцію як пріоритет економічного та транспортного розвитку, що включає гармонізацію з правилами та практикою ЄС, а також інтеграцію до Транс-європейської транспортної мережі (за докладнішою інформацією зверніться до Додатка С)

#### 1.4. Сучасний стан справ у секторі

Транспортний сектор є невід'ємною частиною економічного та соціального розвитку. Він забезпечує встановлення необхідних зв'язків між центрами виробництва та ринком збуту в таких галузях економіки як сільське господарство, важка промисловість, вугільно-добувна промисловість та туризм. Для забезпечення регіонального розвитку, транспортний сектор сприяє формуванню товарних потоків та потоків людського капіталу по імпортно-експортних коридорах.

В Україні, однак, частка транспортної складової у вартості продукції занадто висока, що ускладнює економічний розвиток та потенційні торгівельні відносини. Причиною такої ситуації є кілька факторів (i) низька якість обслуговування інфраструктури, що підвищує рівень операційних витрат транспорту (ii) неналежне проектування та технології, що використовуються для розвитку інфраструктури та її підтримки; (iii) зниження конкуренції на транспортному ринку, як наслідок монопольної діяльності (iv) зовнішні витрати (нешчасні випадки на дорогах, навколишнє середовище), що враховані неадекватно, та недосконала схема оплати за використання інфраструктури.

##### 1.4.1 Управління та політика сектору, міжгалузеві питання

Міністерство транспорту та зв'язку України (МТЗУ) було створено указом Президента від 27 серпня 2004 року. Це основний орган влади у системі центральної виконавчої влади України, діяльність якого спрямована на забезпечення виконання державної політики в галузі дорожнього, залізничного, морського та річкового транспорту (надалі - "транспортний сектор"), а також в галузі навігаційної та гідрографічної підтримки судноплавства, поштових послуг, телекомунікацій, інформаційних систем та радіочастотних каналів.

До компетенції МТЗУ входить розробка та здійснення діяльності, спрямованої на встановлення зв'язків взаємодії та координації між всіма видами транспорту. Діяльність Державної служби автомобільних доріг України керується та координується Міністерством транспорту та зв'язку України.

В рамках МТЗУ діє Департамент з питань розвитку та координації транспорту та зв'язку (ДПРКТЗ), який займається розробкою транспортної політики в межах МТЗУ та відіграє основну роль в реалізації сучасних проектів<sup>†</sup>.

Організаційна структура МТЗУ відображена на Рисунку 1. Наступні департаменти/ організації несуть відповідальність за функціонування кожного виду транспорту:

Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця) - за залізничний транспортний сектор;

Державна служба автомобільних доріг (Укравтодор) - за дорожню мережу (інфраструктуру);

Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс) та Головна державна інспекція автомобільного транспорту (Головтрансіспекція) - за дорожній транспорт (флот);

<sup>†</sup> У квітні 2001 року МТЗУ було видано „Концепцію реформування транспортного сектору економіки”, що є офіційною Національною транспортною стратегією України. Вона всебічно торкається проблем та можливих політик транспортного сектору. Тим не менш, за цим не послідувало жодної розробки Плану дій (спеціальних інтервенцій фінансування та часового обмеження).



Державний департамент морського та річкового транспорту (Укрморрічфлот) - за морський і річковий транспорт;

Державний авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація) – за аеропорти та повітряний транспортний сектор.

Загальне управління та координація сектором здійснюється на найвищому рівні МТЗУ, однак, суттєві вдосконалення та зміцнення необхідні в наступних сферах діяльності:

Розробці політики та міжгалузевому управлінні в розрізі діяльності всього сектору

Виділенні ресурсів та організації секторального аналізу, враховуючи при цьому міжгалузеву конкуренцію та відповідне модальне зміщення

Управління інтермодальними транспортними перевезеннями

Міжгалузеве управління та координація

Надзвичайно важливим є регулювання та координація діяльності різних видів транспортних перевезень пасажирів та вантажів як для короткострокових і середньострокових перспектив, так і для співпраці та координованої конкуренції між видами транспорту, що дозволяє державним органам України у транспортній галузі підготуватись та адаптуватись до різних майбутніх сценаріїв.

Таким чином державні транспортні органи України повинні будуть координувати загальне фінансування (державне та міжнародне), при цьому чітко розуміючи пріоритети, та визначати вибір найкращих сучасних стратегій розвитку та політичних курсів, які б ґрунтувались на тих параметрах, що справляють вплив на транспортних операторів та користувачів.

Мультимодальний транспорт

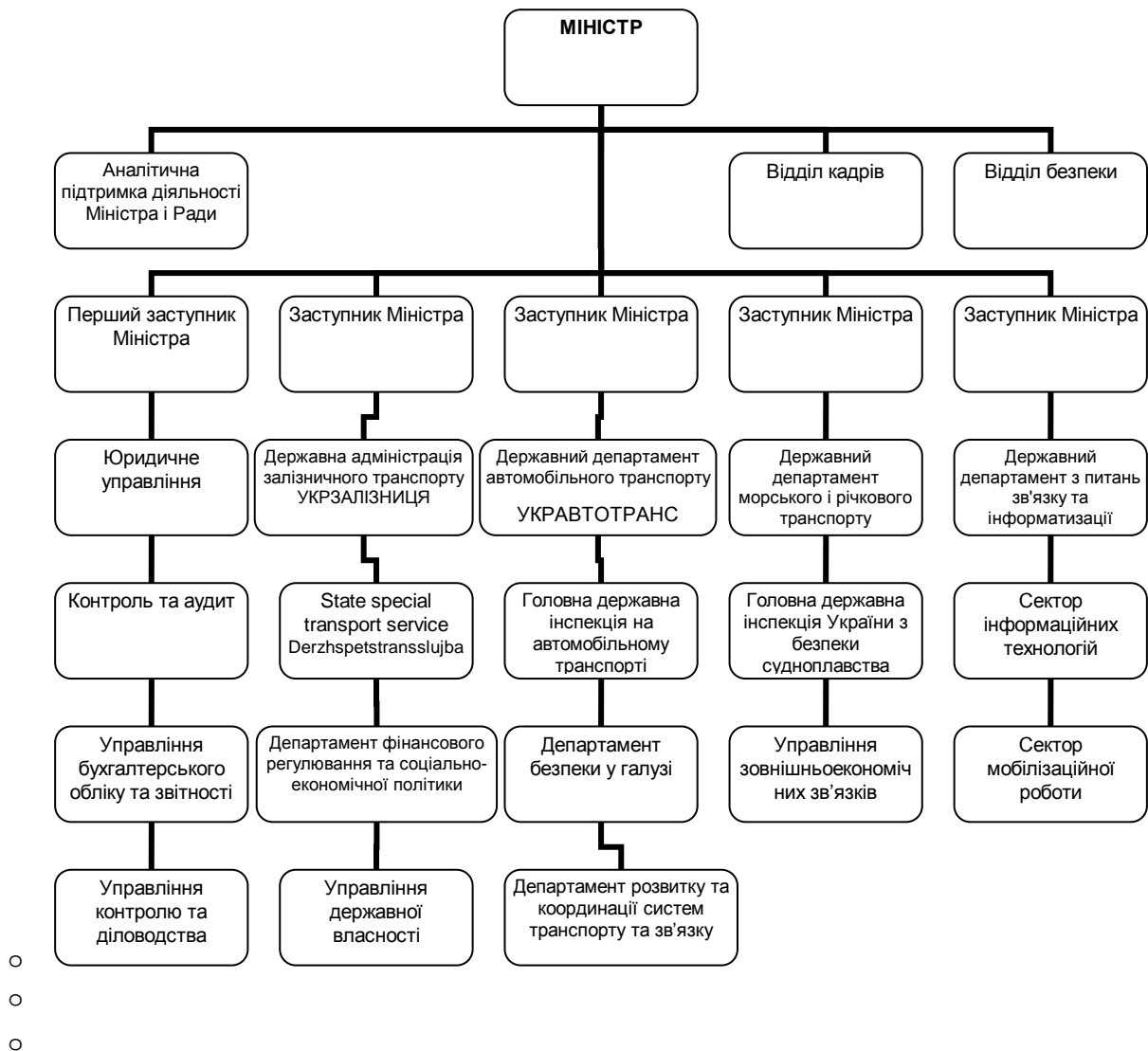
В даному контексті та дещо забігаючи наперед, можна стверджувати, що мультимодальний транспорт має свої особливості, адже це іноваційний метод перевезення вантажів переважно на далекі відстані, щонайменше двома видами транспорту. У всьому світі мультимодальний транспорт та мультимодальні оператори, які забезпечують загальні транспортні перевезення, розвиваються в основному завдяки вдосконаленню контейнерів для перевезень, що дійсно є ключовим для даного виду транспорту.

У випадку України, яка є транзитною країною і де мультимодальний вид транспорту знаходиться лише на початковій стадії розвитку, потрібно вдатись до селективного підходу з метою встановлення у майбутньому критеріїв розвитку вантажоперевезень як на національному, так і на міжнародному рівнях, та розробки системи вантажоперевезень на принципах надійності, рентабельності, конкуренції та швидкості таких операцій.

Таким чином, Україна повинна буде створити національну мультимодальну мережу та в майбутньому стати передовою країною у цьому відношенні задля глобального розвитку та транзиту/обміну вантажем, в основному між країнами Європи та Азії.



Рисунок 1: Організаційна структура МТЗУ



#### 1.4.2 Сектор автомобільних доріг

Управління сектором автомобільних доріг

Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) відповідає за всю мережу автомобільних доріг (близько 170,000 км доріг, з яких 97% вкриті твердим покриттям). Серед цих доріг можна видокремити дороги державного значення (16,207 км), що входять до компетенції Укравтодору. Згідно із законодавством України, "магістралі" та дороги регіонального значення є національно важливими дорогами. З 2002 року Укравтодор взяв на себе функції Української державної акціонерної компанії з управління та реконструкції доріг, активи якої було передано Державній акціонерній компанії "Автомобільні дороги України", що була створена з цією метою. Голова Укравтодору призначається Президентом України, і він підзвітний Кабінету Міністрів за посередництвом Міністра транспорту.

Місцеві дороги сполучають сільські поселення з магістралями та дорогами регіонального значення, і також знаходяться у сфері повноважень Укравтодору. Однак за функціонування цих доріг також відповідають і місцеві органи самоврядування. У Таблиці 1 показано структуру дорожньої мережі, яка знаходиться в підпорядкуванні Укравтодору. Крім цього існує мережа міських доріг, якими керують органи місцевого самоврядування.



Таблиця 1: Дороги в підпорядкуванні Укравтодору

	Довжина (км)	Номер дороги
"Магістали" (швидкісні шосе)	9,316	від M01 до M27
Регіональні дороги	6,891	від R01 до R19
<b>Всього державних доріг</b>	<b>16,207</b>	
Місцеві дороги	153,532	
<b>Всього</b>	<b>169,739</b>	

Джерело: Укравтодор, 2006

#### Обов'язки у рамках мережі

Згідно з даною структурою, Укравтодор відповідає за всю мережу національних доріг. В той час як адміністративна структура доріг державного значення (16,207км) зрозуміла, структура місцевої мережі (153,532 км) дещо складніша, тому з цього приводу органи місцевого самоврядування (облдержадміністрації) співпрацюють з Укравтодором. Обласні органи реалізують свої повноваження в сферах дотримання курсу пріоритизованої діяльності, фінансування та повного управління цією мережею задля досягнення своїх політичних цілей. Хоча Укравтодор юридично відповідає за місцеві дороги, фактично ними керують місцеві органи влади.

#### Поточні результати реформування

За останні чотири роки Укравтодор зробив значні кроки на шляху до реформування своїх операцій шляхом модернізації своєї діяльності та сприяння комерційним принципам у будівельній промисловості та в дорожньому секторі загалом. Задля підвищення ефективності своєї діяльності у майбутньому, Укравтодор прийняв програму, що включає (i) інституційне зміцнення шляхом розподілу фінансових та договірних функцій, (ii) покращення операційної ефективності шляхом запровадження конкурентноспроможних тендерних процедур (iii) фінансування дорожнього сектору шляхом встановлення та утримання необхідного мінімуму фінансування задля підтримки та технічного обслуговування сектору.

#### Розподіл функцій клієнта та постачальника

За останній час в Укравтодорі відбулося багато змін, таких як розподіл функцій клієнта та постачальника (контрактора)., Укравтодор було реформовано згідно з указом Президента "Про основна спрямованість конкурентної політики з 1999 по 2000 рр. та мір її реалізації", виданого у 1999 році.

У 2002 році згідно з рішенням уряду було створено Державну акціонерну компанію "Автомобільні дороги України"(ДАК), що взяла на себе зобов'язання здійснювати діяльність від імені Укравтодору. Як наслідок, компанії/відділення, що займаються будівництвом доріг і раніше входили до сфери управління Укравтодором, тепер були реорганізовані у Філії ДАК. Це можна розглядати як перший крок на шляху до подальшої приватизації будівничої промисловості. Акції акціонерної компанії "Автомобільні дороги України" належать державі. Укравтодор і надалі управлятиме цими акціями від імені держави, доки уряд не прийме рішення щодо приватизації компанії.

#### Умови конкуренції

Виконання дорожньої програми стає все більш відкритим для конкуренції. Купівля товарів, споруд та послуг за державні кошти здійснюється відповідно до закону України "Про купівлю товарів, споруд та послуг за рахунок державних коштів". Підприємства повинні заключати контракти на проведення робіт з будівництва, реконструкції, модернізації та ремонту згідно з місцевими правилами у цій галузі. Лише підтримка та технічне обслуговування доріг залишаються у підпорядкуванні будівничих органів у відповідній сфері (Облавтодор).



Потреба у подальшому реформуванні

Перед дорожнім сектором України постає значна проблема, а саме відсутність чіткого розподілу відповідальності за управління дорожньою мережею, і особливо за місцевими дорогами. На даний час ці обов'язки між собою поділяють Укравтодор та облдержадміністрації, і це впливає на процес прийняття рішень та призводить до нестачі фінансування в основному на обслуговування доріг. Сучасна система Укравтодору має погано розвинуті методи оцінки фінансової та операційної діяльності своїх підрозділів, і саме тому постає потреба в подальшій комерціалізації діяльності дорожнього сектора.

#### ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА ДЛЯ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО СЕКТОРА НА 2007-2011 РОКИ ТА ПЛАНИ ІНВЕСТИЦІЙ НА БУДІВНИЦТВО

Дорожня система має достатній матеріальний потенціал для подальшого розвитку. Однак якість більшої частини мережі все ще нижча установлених стандартів.

Швидке зростання кількості автомобілей на українських дорогах протягом останніх років та суворі перепони для фінансування значно збільшили потребу в покращенні стану державної дорожньої мережі. Але водночас фінансування, що надходить з державного бюджету, незважаючи на помітне збільшення за останні роки, не відповідає зростаючим потребам економіки.

У 2005 році Уряд України затвердив Державну програму розвитку дорожнього сектора на 2005-2010 роки, та таку ж програму на 2007-2011 роки, в якій, між іншим, закликається активніше залучати приватний сектор до участі у розвитку дорожньої мережі. У ній також міститься список проектів, щодо яких можливо буде досягнуто домовленостей. Задля реалізації поставлених цілей Державної програми, Укравтодор розпочав всесторонню перевірку сучасної правової структури концесій. В результаті аналізу виявилось, що серед основних причин повільності поточної процедури досягнення домовленостей були деякі „пробіли” та несумісності у законодавстві, а також погана підготовка тендерних процесів.

Дивлячись у майбутнє на глобальному рівні, МТЗУ планує для розвитку дорожнього сектора здійснити в Україні до 2015 року наступні заходи:

- будівництво та реконструкція доріг державного значення з використанням коштів у обсязі до 44,93 млрд. грн, з яких 13,96 млрд.грн мають надійти з бюджету;
- будівництво та реконструкція доріг місцевого значення з використанням бюджетних коштів у обсязі 9,46 млрд.грн;
- капітальний ремонт доріг : 24,77 млрд.грн
- поточний ремонт доріг : 10,36 млрд.грн;
- розвиток промислової галузі дорожнього господарства: 1, 1 млрд.грн.

Грунтуючись на принципах співробітництва на державному і приватному рівнях, а також на основі кредитних коштів, МТЗУ планує провести у майбутньому такі основні дорожні роботи:

- будівництво магістралей на умовах концесії: Львів-Краковець, Львів-Броди, Щербаківка-- ( Київ-Харків-Довжанський), західний кордон (Косини)- Київ;
- реконструкція та капітальний ремонт таких доріг на основі кредитних коштів: М-02 Кіпті-Глухів-Бачівськ (до Брянська), М-03 Київ-Харків-Довжанський ( до Ростова-на-Дону), М-05 Київ-Одеса, М-06 Київ-Чоп (до Будапешта через Львів-Мукачево-Ужгород), М-07 Київ-Ковель-Яготин ( до Любліна), М-12 Львів-Кіровоград-Знам'янка, М-14 Одеса-Мелітополь-Новоазовськ (на Таганрог) (національний транспортний коридор економічного супроводу до Чорного моря), N-02 Львів-Тернопіль, N-05 Красноперекоськ-Сімферополь, R-51 Харків-Красноград-Перешепине, Перешепине-Новомосковськ, R52 Дніпропетровськ-Царичанка-Кобеляки-Решетілівка.

МТЗУ також планує реалізувати до 2010/2015 років інші інвестиційні плани стосовно будівництва та реконструкції:



- сполучення дороги М-05(Київ-Одеса) з дорогою Р-06(Ульянівка-Миколаїв): 130км
- Новомосковськ-Сімферополь ( новий напрямок, 440 км), Гвардійське- об'їздна дорога Сімферополя-Ялта (108 км).

Одним з основних пріоритетів залишатиметься будівництво об'їздних доріг поблизу великих міст. МТЗУ передбачає, що до 2010 року буде детально розроблено технічну та економічну основи для будівництва об'їздних доріг поблизу великих міст, згідно із законом України „Про загальну схему планування території України”, особливо це стосується міжнародних та державних транспортних доріг, в той час як до 2015 року планується побудувати об'їзні дороги навколо міст з населенням понад 500.000 осіб.

#### ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР УКРАЇНИ

Починаючи з 1993 року, дорожньо-транспортний сектор, який традиційно повністю належав державі, був частково приватизований. На сьогоднішній день ринок переповнений невеликими дорожніми компаніями, які використовують гнучку систему встановлення тарифів та рівнів обслуговування. Діяльність міжнародного транспорту, що рухається в/з Європи, регулюється за допомогою правил/постанов ЄС, що стосуються технічних стандартів та двосторонніх домовленостей, а також домовленостей ЕКМТ щодо квоти.

Дорожньо-транспортний сектор України налічує понад 8 млн автомобілей. Структура існуючого дорожньо-транспортного сектора приблизно така:

- вантажні автомобілі: 13,5%
- автобуси: 2,5%
- легкові автомобілі: 84,0%

Дорожньо-транспортний сектор України в основному відповідає світовій структурі дорожньо-транспортного сектору, в якій частка легкових автомобілей становить 86%, вантажних автомобілей 13% і автобусів лише 1%.

Що стосується вантажних перевезень, то їх кількість значно перевищує потреби національної економіки та населення. Це вказує на необхідність зменшення обсягу парку вантажних автомобілей на 15-20% та забезпечення більш інтенсивного списання дорожніх транспортних засобів з вантажоємністю 1.5-10.0 тонн і часткою використання лише на 20-30%, що пов'язано з відсутністю попиту на такі вантажні автомобілі та їх незадовільним технічним станом.

Кількість дизельних транспортних засобів зменшилась до 13,6% у порівнянні з 18,5% у 1990 році, тоді як кількість транспортних засобів, що працюють на бензиновому паливі, збільшилась до 82,2% у 2005 році у порівнянні з 74% у 1990 році.

Структура автобусного парку за показником пасажироємності (кількістю посадочних місць) ще далека від оптимального рівня. Близько 60% транспортних засобів мають занадто малу кількість посадочних місць, що спричинює погіршення загальної дорожньої ситуації у містах, підвищення інтенсивності руху, погіршення стану навколишнього середовища та правил безпеки дорожнього руху.

Протягом 2006 року потік транспортних перевезень загального вантажу поступово збільшувався, було транспортовано 1, 170 млн тонн вантажу, а це на 4,3% більше ніж у 2005 році. Потік пасажирських перевезень становив 3,9 млрд осіб, що на 3,9% більше у порівнянні з 2005 роком.

Як зазначалося вище, пропозиція послуг вантажних перевезень перевищує попит, і таким чином даний парк може задовільнити вимоги збільшення вантажоперевезень за умов подальшого економічного розвитку.

Що стосується потоку міжнародних ватажоперевезень у 2005 році, то вони на 13,7% перевищили цифри зареєстровані у 2004 році, незважаючи на те, що конкуренція між українськими перевізниками обмежена нехваткою дозволів на міжнародний дорожній транспорт у певних напрямках та недорозвиненістю механізмів розподілу таких дозволів серед перевізників.



На 2006 рік питання про надання українським перевізникам дозволів здійснювати міжнародні перевезення до 43 країн було вирішено. Україна отримала 1,436 дозволів, а це на 59,4% більше від кількості дозволів отриманих у 2005 році.

#### БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Україна займає одну з провідних позицій у списку країн з низьким рівнем безпеки. Уряд України прагне зменшити кількість смертельних випадків в результаті дорожньо-транспортних пригод відповідно до політики ЄС, а саме зменшити вдвічі кількість смертельних випадків до 2012 року.

Наявні статистичні дані не є цілком достовірними, і процедура доступу служб Міністерства до них є доволі складною: ці статистичні дані знаходяться у Міністерстві внутрішніх справ, а тому МТЗУ для їх отримання необхідно надіслати офіційний запит. Наявні на даний період ключові показники представлені нижче ( дивіться таблицю 2 та рисунки 2-3) :

Говорячи про загальну кількість нещасних випадків потрібно враховувати об'єм транспортного парку. Даний показник становить близько 1 000 осіб/ мільйон транспортних засобів, що приблизно в 6 разів перевищує середні показники по країнах ЄС.

Беручи до уваги вище наведені дані таблиці, можна зробити висновок, що Україна знаходиться на доволі високій позиції у списку ненадійних країн по відношенню до інших країн. За цією класифікацією Україна знаходиться між США та Грузією.

Державний комітет з питань безпеки на дорогах (ДКБД), або подібна форма централізованого регулювання, є важливим органом, який займається досягненням державних ініціатив щодо безпеки на дорогах, а це неминуче вимагає тісної співпраці між різними організаціями, що пов'язані з безпекою на дорогах.

Цілі з підвищення безпеки на дорогах та покращення управління у сфері безпеки були досягнуті шляхом вдосконалення системи прийняття перевізників до транспортної промисловості в цілому, що включає ліцензування діяльності, сертифікацію послуг, отримання свідоцтв професійної придатності у сфері міжнародних пасажирських та вантажних перевезень, державний контроль технічного стану транспортних засобів та ін.

Розвиток та реалізація цілей Державної програми забезпечення безпеки дорожнього руху до 2012 року забезпечить удосконалення системи нагляду за безпекою дорожнього транспорту, що, в свою чергу, допоможе зменшити до 2015 року кількість дорожньо-транспортних пригод, смертельних випадків та постійних травмвань.

У сфері забезпечення безпеки дорожнього транспорту потрібно також звернути увагу на той факт, що переважна більшість транспортних засобів, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення, функціонально та технічно застарілі. Середній вік транспортних засобів становить 10 років, а в Україні 75% автотранспортного парку функціонує вже понад 8 років (включаючи понад 80% вантажних автомобілів та понад 70% автобусів).

Сучасний український автотранспортний парк не відповідає європейським стандартам безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки. Структура автотранспортного парку також не відповідає попиту на транспортні послуги по параметрам кількості сидячих місць, конструкцій, типу пального та ін.

Безумовно, пришвидшена модернізація транспортних засобів вимагає розробки та введення нових економічних механізмів, організаційних та законних заходів задля збільшення інвестиційної привабливості автомобільної промисловості, зменшення інвестиційного ризику, отримання прямих інвестицій від вітчизняних та зарубіжних стратегічних інвесторів, не кажучи вже про запровадження жорсткіших правил дорожнього руху пов'язаних з поведінкою водіїв на дорогах.



Таблиця 2: Показники обсягів дорожньо-транспортних пригод (у тисячах)

о	о 2003	о 2004	о 2005	о 2006
о Кількість ДТП на вулицях та дорогах	о 42,4	о 45,6	о 46,5	о 49,5
о в яких кількість жертв ДТП	о 54,6	о 60,6	о 63,2	о 67,6
о в яких кількість смертельних випадків	о 7,1	о 7,0	о 7,2	о 7,6
о в яких кількість травмованих осіб	о 47,5	о 53,6	о 56,0	о 60,0

Рисунок 2. Типи ДТП

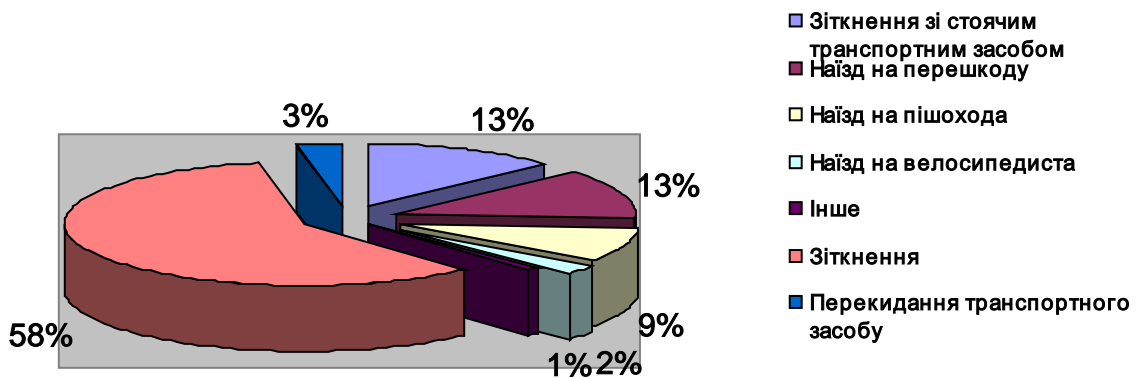
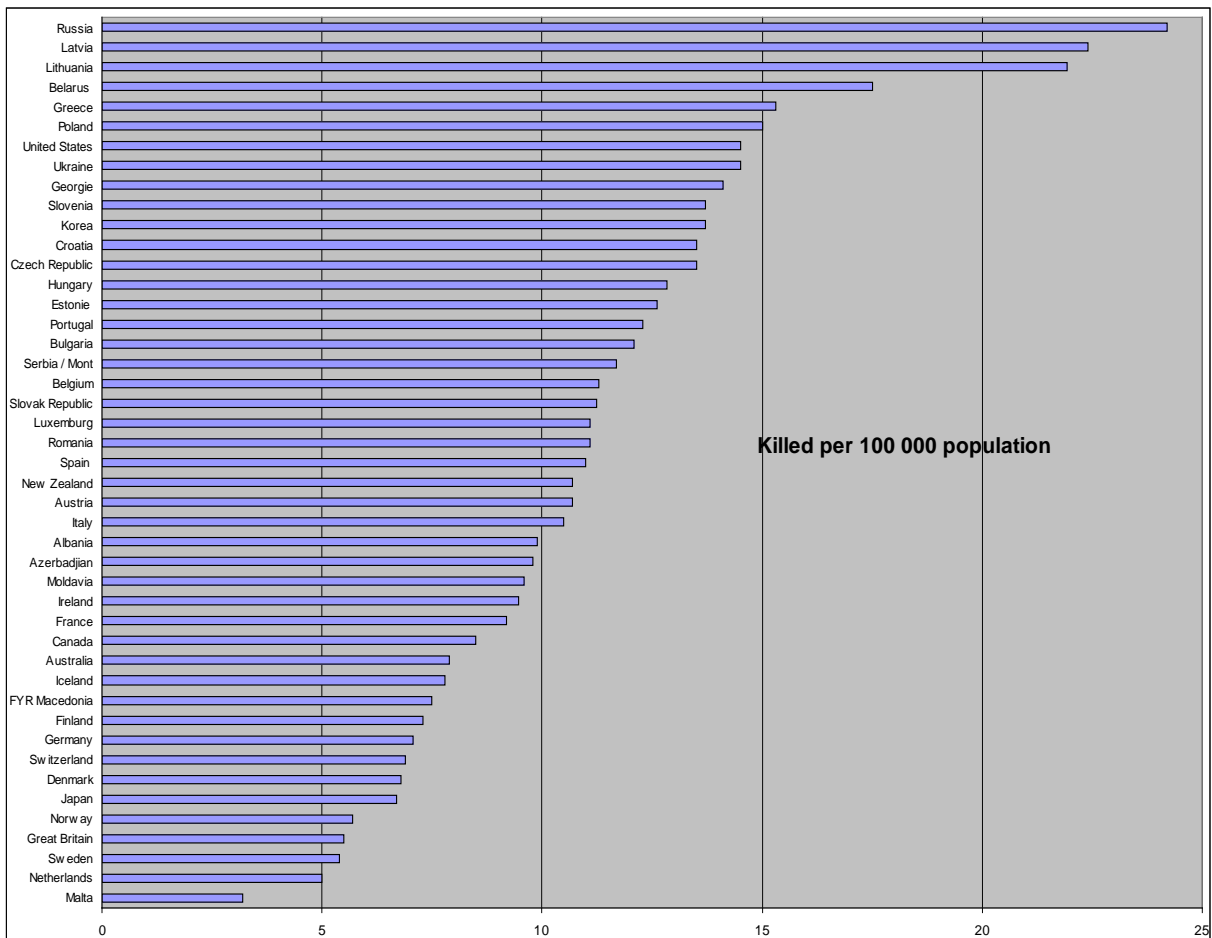




Рисунок 3. Ризик ДТП з летальними випадками у країнах ОЕСР на 100 000 мешканців у 2004 р.



### 1.4.3 Залізничний сектор

Характеристика інфраструктури

Залізничний транспорт відіграє надзвичайно важливе значення у транспортній системі України.

Залізнична мережа в Україні є однією з найбільш розвинутих в Європі. Її довжина складає понад 22 000 км. Показник щільності залізничної мережі України найвищий серед країн СНД та близький до показників у таких європейських країнах, як Франція та Італія. Електрифікованими є 43% загальної довжини залізничної мережі України. Відповідно до показника вантажнотранспортного потоку українська залізниця займає четверте місце на євразійському континенті після Китаю, Росії та Індії. Інтенсивність вантажного руху на українській залізниці (щорічний обсяг перевезень) в 3-5 раз перевищує відповідні показники у розвинутих європейських країнах.

Вигідне географічне положення України підвищує важливість залізничного транспорту та є причиною того, що Україна має один з найбільших транзитних потенціалів у Європі. Українська залізниця взаємодіє із залізницями семи сусідніх країн у 57 пунктах перетину кордону та з 13 основними портами на Чорному та Азовському морях, а також на р. Дунай.

Надзвичайно важливим для залізничного транспорту України є розвиток трансконтинентальних сухопутних коридорів, адже через територію України проходять різноманітні міжнародні панєвропейські залізничні коридори – номер III, V, IX, ІТС-Європа-Кавказ-Азія, а також ряд відчизняних коридорів.



Ефективність, доступність та екологічна сумісність є основними перевагами залізничного транспорту у сучасному світі. Характерною особливістю цього виду транспорту є екстенсивне використання електроенергії в загальному обсязі перевезень. Це може стати вирішальним фактором при підвищенні конкурентоспроможності залізниці в умовах значного зростання цін на нафтопродукти.

#### Якісні характеристики діяльності даного сектору

Протягом останніх чотирьох років можна спостерігати тенденцію поступового збільшення потоків вантажних перевезень та товарообігу на залізниці, тоді як рух пасажирів та пасажирообіг не демонструють стійкі показники динаміки.

У 2006 році українською залізницею було перевезено 479 млн тонн вантажів. Обсяг транзитних перевезень за цей період становить 73,2 млн тонн або 15,3% від загальної кількості вантажних залізничних перевезень.

У 2006 році залізницею користувались 448 млн пасажирів, що на 1% більше, ніж у 2005 році. У 2005 році українська залізниця здійснила перевезення пасажирів, загальна вартість проїзду яких мала становити 226,4 млн грн, тоді як фактично компенсувалось лише 94,6 млн.грн або 41,8% вартості, причиною чого є надання знижок певним верствам населення.

У 2006 році пасажирообіг становив 53,2 млрд пасажиро-кілометрів, а це на 1% перевищує показники попереднього року.

#### Залізниці та основні підприємства залізничного сектору

Українська залізниця (УЗ) складається з Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), шести регіональних залізничних операторів та ряду спеціалізованих підприємств. Діяльність Української залізниці все ще регулюється законом „Про залізну дорогу” від 1996 року, що є відображенням центральної планової системи. Лібералізація та комерціалізація все ще знаходяться на початкових стадіях розвитку. Передбачається поступово трансформувати УЗ із державного підприємства у приватне, і вже потім реформувати залізничний сектор згідно з принципами ЄС. Цей процес орієнтовно має зайняти 10 років.

Донецька залізниця є складовою частиною залізничного транспорту України, що функціонує у Донецькій, Луганській, частково Дніпропетровській та Харківській областях України. Залізнична магістраль складається із п'яти залізничних адміністрацій, що займаються питаннями транспортувань. Експлуатаційна довжина залізниці складає 2,927 км. Вона сполучає Донбас, регіони Наддніпрянщини, Волги і Кавказ у єдину транспортну мережу. Її довжина складає 13% від загальної довжини української залізниці, і в той же час на частку донецької залізниці припадає 47% завантаження та 36% розвантаження всіх залізниць України.

Львівська залізниця є важливим транспортним центром для Східної та Західної Європи, адже вона межує з Польщею, Угорщиною, Румунією та Словаччиною. Ця залізниця сприяє процесам вдосконалення у сфері організації руху, зменшення періоду експлуатації залізничних вагонів, розширення та реконструкції центрів завантаження та розвантаження.

На думку представників львівської залізниці, основними ознаками сучасної залізної дороги є швидкість перевезення та комфорт пасажирів.

Одеська залізниця є важливою складовою єдиної транспортної мережі південно-західної України. Нею здійснюється близько 20% товарообігу та понад 16% пасажирообігу. Залізниця проходить через шість областей: Одеську, Миколаївську, Черкаську, Херсонську, Кіровоградську та Вінницьку. Близькість до кордону та морського узбережжя є основною відмінною ознакою одеської залізниці. Поблизу одеської залізниці знаходяться основні морські порти. Ця залізниця забезпечує транспортні та економічні відносини України з понад 70 країнами світу.



Сприятливе географічне положення та конфігурація напрямків і сегментів Південної залізниці пояснює її надзвичайну важливість для транзиту. Вона забезпечує зв'язок між Донбасом, а також між столицею України та західними областями, і розміщена на головному пасажирському шляху Північний Крим – Кавказ. Її колії простягаються більш, ніж на 3,000 км, і проходять по території Харківської, Сумської, Полтавської та Чернігівської областей. Ця залізнична магістраль обслуговує понад 1,000 промислових підприємств.

Адміністративний центр Південно-Західної залізниці розташований у столиці України – місті Києві. Загальна експлуатаційна довжина цієї залізниці складає 4 584,8 км, а 93,9% всіх товарів та пасажирів перевозяться за допомогою електропоїздів. Роботу залізниці забезпечують п'ять залізничних адміністрацій – Київська, Козятинська, Жмеринська, Коростеньська та Конотопська. Південно-Західна залізниця налічує 315 станцій та здійснює 1/3 загального обсягу пасажирських перевезень.

Придніпровська залізниця обслуговує Дніпропетровську та Запорізьку області, Автономну Республіку Крим та окремі частини п'яти інших областей України. Загальна довжина її колій становить понад 3,250 км, з яких 58,3% електрифіковані, 83,5% обладнані автоблокуванням, 90% станцій електрично централізовані. До цієї залізниці входить чотири адміністрації залізничних перевезень; на 244 станціях здійснюється залізнодорожне розвантаження/завантаження, і серед них 4 сортувальні станції, 7 пасажирських терміналів, 67 вантажних терміналів, 19 місцевих терміналів.

Український державний центр з технічного обслуговування "Ліски" обладнаний терміналом загальною площею понад 27,000 кв.м, який знаходиться в місті Києві. (Станція Південно-Західної залізниці - Київ-Ліски). У терміналі здійснюється навантаження та розвантаження вантажів, а також робота пов'язана з обслуговуванням контейнерів та іншого вантажу, цим самим забезпечуючи подальшу доставку вантажів автошляхами України.

Український державний центр рефрижераторного зберігання залізничних вантажів "Укррефтранс" є об'єднанням чотирьох депо рефрижераторних вагонів (Фастів, Тернопіль, Синельниково та Каховка), створеним з метою координації економічної та комерційної діяльності при транспортуванні вантажів, які швидко псуються, та дії якого спрямовані на підвищення ефективності рухомого складу рефрижераторних контейнерів, задоволення загальних вимог власників вантажів та збільшення сфери послуг.

Стратегія розвитку залізниць та деякі її пріоритети

МТЗУ та залізниці, беручи до уваги той факт, що, на їх погляд, в Україні вже було досягнуто безперервності обігу вантажу між автодорожним (споживчі товари, транспортування контейнерів та ін.) та залізничним транспортом (великі партії вантажу), прийшли до висновку, що в майбутньому їх перерозподіл не матиме важливого значення.

Компетентні державні органи вважають, що залізниця завжди залишатиметься надзвичайно важливим перевізником на далекі відстані, і все ще головним (говорячи про обсяги вантажу) перевізником товарів та пасажирів на середні та довгі відстані.

Керуючись цими точками зору та прогнозами, а також беручи до уваги можливі тенденції економічного розвитку та поширення інформації, органами влади передбачено, що у 2015 році обіг товарів на залізниці становитиме більше 116% у порівнянні з 2004 роком, а пасажирообіг становитиме відповідно понад 114,65%.

Передбачається, що середнє збільшення товарообігу до 2015 року щорічно становитиме 2,3%.

Основними принципами подальшої діяльності залізничного транспорту є збереження та нарощення потенціалу відчизняної мережі залізниць, збільшення його ролі як однієї з основних галузей в Україні та зміцнення його позицій у транспортному секторі.



Потрібно також зазначити, що за останні 13 років залізниці стали не лише самофінансуватись, але й стали одними з основних платників коштів до бюджету та державних фондів, а це значний крок вперед у порівнянні з минулим, коли їх фінансування в основному здійснювалось за кошти державного бюджету ( близько 4% державного бюджету в період з 1985 до 1990 років).

Серед основних пріоритетів діяльності залізниці можна зазначити наступні:

- Реформа залізничного транспорту (Декрет Кабінету міністрів України „Про концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту” від 27.12.2006 №651-п) включає:
  - демонополізацію, розмежування інфраструктури та операцій;
  - розподіл сфери державного регулювання та функцій комерційної діяльності у складі Укрзалізниці;
  - організацію роботи Державної адміністрації залізничного транспорту та Державної акціонерної асоціації „Українська залізниця”;
  - екстерналізацію діяльності, що не стосується ключових функціональних зобов'язань Укрзалізниці.
- Покращення руху високо швидкісного транспорту (Декрет Кабінету міністрів України „Про концепцію Державної програми магістралей залізничного транспорту” від 27.12.2006 №651-п):
  - скорочення терміну виконання всіх видів послуг;
  - організація основних залізнично-дорожніх вузлів, яка б ґрунтувалась на розмежуванні пасажирських та вантажних перевезень;
  - розподіл функцій між потягами, що здійснюють перевезення на далекі відстані та потягами, що обслуговують обласні, районні, міські потреби, а також метрополітену - перехід із нічного на денний рух пасажирських потягів;
  - модернізація пасажирських та вантажних локомотивів;
  - закупівля сучасних матеріалів та рухомих складів задля збільшення швидкості пасажирських потягів.
- Інші тенденції:
  - електрифікація більшої частини мережі;
  - інтермодальність та удосконалення контейнерів;
  - збільшення продуктивності, ефективності та зручності матеріалів та послуг;
  - розвиток інтегрованої тарифної системи.
- 

#### **1.4.4 Морський та річковий транспортний сектор**

##### **УПРАВЛІННЯ СЕКТОРОМ**

Державний департамент морського та річкового транспорту, який входить до складу Міністерства транспорту та зв'язку України, несе відповідальність за подальший розвиток морського транспорту, а також координацію роботи портів. Однак, виявляється, що рівень узгодженості дій є ще занадто низьким, здебільшого через відсутність належної Координаційної політики портів.



Українська державна портова адміністрація несе відповідальність за розвиток та координацію діяльності між всіма морськими портами (три в Дунайському регіоні<sup>‡</sup>, три на Азовському морі, дев'ять на Чорному морі та п'ять на Кримському півострові). Лише частина стивідорних робіт та переробка вантажу здійснюється приватними, акціонерними або спільними підприємствами.

Міністерство заявило про свої наміри в найближчому майбутньому відокремити порти від урядового керівництва шляхом виведення Портової адміністрації зі складу Міністерства та перетворення її у державну компанію, яка б володіла правом власності на всі державні порти.

Наступним кроком буде відділення керівництва портів від виконання операцій з переробки вантажу. Планується продаж приватному сектору операцій з переробки нестратегічного вантажу, тоді як операції зі стратегічним вантажем трансформують в акціонерні компанії.

#### МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ – морські порти

Український морський економічний комплекс являє собою досить складну структуру, що складається з морських торгових портів, судоплавних компаній, організацій, що здійснюють контроль та нагляд за навігаційною безпекою, доків, організацій та підприємств, діяльність яких пов'язана з наглядом за навігаційною безпекою, науково-дослідних закладів та інших підприємств.

Основні показники, що характеризують торгові морські порти:

○ Територія	○ 1461 гектарів
○ Кількість причалів для вантажів	○ 203
○ Довжина причального збору	○ понад 34 км
○ Річна пропускна здатність	○ 163,7 млн тонн
○ Вартість активів	○ понад 2,4 млрд.грн
○ Теоретична пропускна здатність портів	○ 150 млн.тонн
○ Сучасні технологічні можливості	○ Не більше ніж 120 млн.тонн

Морськими портами України є:

- **У Чорноморському регіоні:** Іллічівськ; Одеса; Південний; Белгород-Дністровський; Миколаїв; Дніпро-Бузький; Олександрівськ; Херсон; Скадовськ;
- **На Кримському півострові :** Євпаторія; Севастополь; Ялта; Феодосія; Керч. Разом на них припадає більшість портових торгових операцій.
- **Вдovж узбережжя Азовського моря:** Бердянськ; Маріуполь; Генічеськ.
- **У Дунайському регіоні:** Рені; Ізмаїл; Уст-Дунайськ.

За останні роки вісім портів переробили менше ніж 1 млн. тонн вантажу. Якщо говорити про об'єми переробки вантажу, то основні порти розташовані на узбережжі Чорного моря: Одеса 28,1 млн.т; Південний 20,7 млн.т; Іллічівськ 14,8 млн.т (у 2006 році).

Близько 18% вантажу, який переробляється у портах, становить наливний вантаж (рідина), 50% насипний вантаж та 32% загальний вантаж. Основними товарами, які переробляються, є феросплави (25 млн. тонн), нафта та нафтопродукти (13,9 млн.тонн ), вугілля (15 млн. тонн) та зерно (8,1 млн тонн).

Експортний вантаж складає 54% всіх перевезень, близько 35% - транзитні перевезення, близько 8% - імпорتنі перевезення. Решта припадає на каботажне плавання.

<sup>‡</sup> Порти, розташовані в дельті річки Дунай, вважаються морськими портами, хоча їх транспортний потік здебільшого зорієнтований на річкові перевезення



Морські порти та більшість стивідорного обладнання є державною власністю.

Міністерство встановлює портові тарифи, однак порти мають право надавати своїм клієнтам певні знижки.

**МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ** – статус морського флоту

Роль українських суден у морському транспортуванні експортних та імпорتنих товарів значно зменшилась і на даний час є дуже незначною: лише 7% вантажу, що переробляється в українських портах, перевозиться на суднах під національним прапором України.

Основним занепокоєнням уряду є покращення репутації національного прапору, однак це піднімає питання про підвищення першорядної ролі МТЗУ в реалізації його обов'язань щодо державного контролю за флотом та оцінці умов реєстрації.

Більшість вантажу, що переробляється в українських портах перевозиться на закордонних суднах.

Станом на 1 січня 2005 року український національний флот налічував 201 судно із загальною потужністю 676.000 GRT.

Більшість суден перевозить вантаж загального типу (148 суден або 74%). Серед інших суден, найважливішими є нафтові танкери (10) та судна для транспортування рефрижераторного вантажу (11). Флоту належить лише чотири контейнеровози. Крім того, за наявними даними 113 українських суден зареєстровані під іноземним прапором.

Крім того, що український національний флот є відносно невеликим, він також значиться у чорному списку Паризького меморандуму порозуміння, а це значить, що український національний флот є об'єктом частих перевірок з боку Державного портового контролю.

#### ВНУТРІШНІ ВОДНІ ШЛЯХИ

Загальний рух річкового транспорту за останні роки значно зменшився в основному через зміни в економічному середовищі.

У сфері річкового транспорту та річкових портів функціонує лише кілька компаній, які обслуговують певні сегменти ринку, такі як морські/річкові перевезення по р. Дунай. У цьому відношенні надзвичайно важливим було відкриття Дунайського каналу, що має на меті сприяння розвитку внутрішніх водних шляхів, як один з кращих способів зв'язку із Західною Європою (пріоритет ЄС).

Позитивний вплив на розвиток річкового транспорту може справити зняття певних обмежень, які не давали можливість операторам нормально функціонувати, зменшення регулювання цін (які все ще знаходяться під контролем Антимонопольного комітету) та перегляд процесу оплати користувачів за використання шлюзів та мостів.

Основні показники та фактори:

- Загальна довжина судноплавних річок – 2.241 км у 2006 році.
- Найважливішою річкою для судноплавства в Україні є р. Дніпро, довжина якої в межах країни складає 1.038 км.

Інші судноплавні річки України – Прип'ять, Десна, Сула, Південний Буг та Дунай.

У 2004 році було відкрито Дунайський канал, який дав Україні прямий доступ до Дунаю і таким чином до Центральної та Східної Європи.

На відміну від ситуації, що склалась з морськими портами, річкові порти не знаходяться в державній власності. Вони знаходяться у 100% приватній власності спільних або закритих акціонерних компаній.

Наприклад, чотири річкові порти (Дніпропетровськ, Миколаїв, Запоріжжя та Херсон) належать акціонерній компанії Укррічфлот, в минулому Державна річкова транспортна компанія.

Українські річкові порти:



- Київ із загальним обсягом операцій 5,4 млн.т вантажів (2006 рік);
- Дніпропетровськ – 2,4 млн.т (2006)
- Запоріжжя – 2,6 млн.т (перероблено вантажу)
- Миколаїв – пропускна спроможність 5 млн.т
- А також Черкаси, Кременчук, Дніпродзержинськ, Херсон.

Загальний обсяг перевезень по цих портах склав 13,5 млн.т вантажу (за даними Держкомстату на 2006 рік).

Акціонерна компанія Укррічфлот (діяльність зосереджена на р.Дніпро) та Українська Дунайська судноплавна компанія (УДСК), що діє на р.Дунай в основному за межами України— це дві основні річкові транспортні компанії України.

#### 1.4.5 Авіаційний сектор

##### УПРАВЛІННЯ СЕКТОРОМ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Державна авіаційна адміністрація (ДАА) це регуляторний орган, який відповідає за цивільну авіацію в країні та входить до складу Міністерства транспорту та зв'язку України.

ДАА відповідає за безпеку та надійність авіаційного сектору, а також за питання пов'язані з розробкою політики сектора, включаючи багатосторонні та двосторонні відносини.

ДАА здійснює нагляд за діяльністю Українського державного підприємства послуг авіаційних перевезень (УкрДППАП), що, в свою чергу, контролює авіаповітряний рух та управляє українським повітряним та Чорноморським простором за допомогою шести Районних диспетчерських центрів (РДЦ). Це підприємство також відповідає за контроль за рухом повітряного транспорту в окремих аеропортах.

ДАА також контролює діяльність державної корпорації "Аеропорти України", до якої входять 5 найбільших аеропортів — Київський аеропорт Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Львів, Одеса, а також Сімферополь та Жуляни.

Переважає більшість інших аеропортів належать місцевим чи обласним органам влади або перебувають під керівництвом авіаліній і майже не здійснюють повітряних перевезень.

ДАА контролює діяльність 96 авіакомпаній, які мають чинне Свідоцтво експлуатанта повітряних суден і до чмсла яких входять основні авіаперевізники такі, як «Аеросвіт», «Міжнародні авіалінії України», «Донбасаеро». Ці три авіакомпанії контролюють 75% авіаційного ринку України та є акціонерними компаніями.

Україна є членом Міжнародної організації з цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної авіа транспортної асоціації (ІАТА), Євроконтролю.

Нещодавно Європейська комісія та Україна погодили рішення про поглиблення їхньої співпраці у сфері цивільної авіації при створенні спільного авіаційного простору між ЄС та Україною шляхом гармонізації стандартів та законодавчої бази.

Були визначені наступні основні чотири напрями співпраці:

- Правила безпеки та охорони навколишнього середовища;
- Галузева співпраця;
- Контроль за безпекою пропускної спроможності (Управління авіаційними перевезеннями та Система управління безпекою);
- Доступ на ринок/ економічне регулювання/ праила конкуренції.

Декілька разів користуючись нагодою, українські органи влади наголошували на потребі отримання допомоги у даному процесі гармонізації та пріоритетним напрямом діяльності визнали впровадження Спільних авіаційних вимог (ДжАР або JAR).

##### ГАЛУЗЕВА СПІВПРАЦЯ



Оскільки галузева співпраця є питанням процесу приватного інвестування та не належить до повноважень бенефіціарія за даним проектом, то не передбачено жодних заходів співпраці у цьому напрямі для проекту, визначеного у дійсному документі Кола повноважень. Однак, у контексті даного питання може бути зазначено наступне:

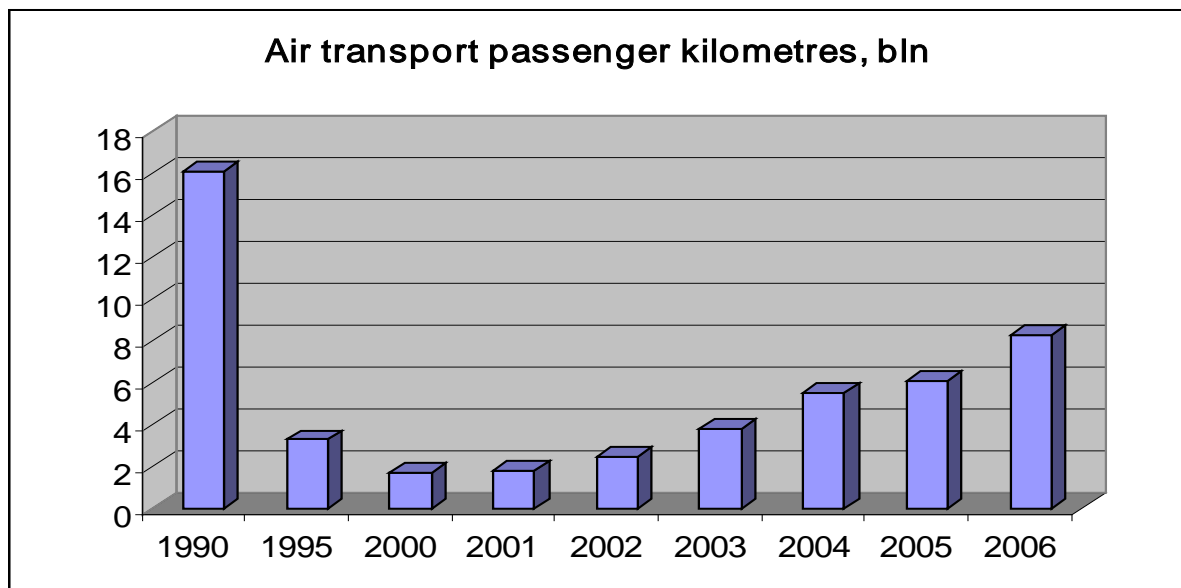
Отримавши у спадок від колишнього СРСР, Україна має визнану в світі галузь авіаційної промисловості з можливістю проектування та виробництва літаків (Антонов), а також конструювання двигунів. У разі набуття повноправного членства у Комітеті спільних авіаційних органів (ДжАА або JAA), Україна атоматично здобуде визнання від усіх інших членів ЄС, при цьому очевидним є отримання економічних вимог для української галузі (конструкторськими організаціями та виробничими підприємствами, а також аіалініями).

На сьогоднішній день перед українською авіаційною галуззю постало чимало труднощів у сфері проектування та виробництва літаків при впровадженні Спільних авіаційних вимог (ДжАР). Наприклад, АНТК імені Антонова зазначає, що їх нові моделі будуть спроектовані відповідно до нових ДжАР'ів, але таке оновлення існуючого флоту не може бути враховано. Нові вимоги, які є ключовими для отримання доступу на європейський ринок, передбачають впровадження суттєвих змін із значними наслідками в організаційній структурі, робочих процедурах та персоналі.

Існує декілька сфер здійснення галузевої співпраці, та у майбутньому можливою є поява приватних ініціатив у цій сфері (спільні розробки, укладання договорів підряду, логістика, навчання, вналіз ринку та сфери повноважень, бізнес-планування, надання послуг клієнтам).

#### АЕРОПОРТИ

Після різкого падіння попиту на авіаперевезення у перші роки після розпаду СРСР ситуація, начебто, стабілізувалась у 1999-2000 роках, і тепер можна прослідкувати постійне щорічне зростання показників авіаперевезень.





○ Назва	○ Пасажири	○ Вантажі (тонни)
○ Бориспіль	○ 2 326	○ 7 951
○ Сімферополь	○ 315	○ 461,5
○ Одеса	○ 269,6	○ 271,0
○ Донецьк	○ 254,3	○ 163,0
○ Дніпропетровськ	○ 146,8	○ 158,9
○ Львів	○ 134,7	○ 196,1
○ Харків	○ 100,7	○ 24,5
○ Інші аеропорти (в т.ч. Гостомель)	○ 1 090	○ 4 020
○ Всього	○ 4 637,1	○ 13 246

Поточний рівень пасажирських та грузових перевезень по основним аеропортам у 2006 році:

Ситуація не є сприятливою для відкритого ринку аеропортів. Вважається, що приватизація окремих аеропортів та/чи створення поартнерств між державним та приватним секторами матиме суттєвий позитивний вплив на розвиток Системи авіаційного транспорту в Україні.

У сфері вантажних перевезень Україна володіє значним обсягом активів, а саме має великі унікальні вантажні літаки Антонов Ан 225 та Ан 124. Для ефективного використання цієї переваги пропонується розвивати Гостомельський аеропорт в якості спеціалізованого регіонального центру вантажних перевезень.

### **1.5 Відповідні програми та інша донорська діяльність**

Діяльність по даному проекту має координуватись з наступними донорами та проектами у транспортному секторі України:

#### **ЄВРОПЕЙСЬКИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦІЇ І РОЗВИТКУ (ЄБРР)**

ЄБРР є найбільшим інвестором в Україні. Наданим ним підтримка дуже різноманітна за своєю суттю, але частково спрямована на фінансовий сектор та підтримку малого та середнього бізнесу. Пріоритетними напрямками є також агропромисловість та інфраструктурна розбудова, в тому числі транспортні та комунальні послуги у сфері енергетики та телекомунікацій.

У Політиці функціонування транспорту визначено основну стратегічну та операційну роль Банку у цьому секторі та встановлено загальну схему діяльності Банку. Затверджена Радою директорів від 17 травня 2005 року „Стратегія для України на 2005-2007 рр.” є третьою такою політикою та заміщує попередній такий документ від лютого 1997 року.

Цією політикою повторно підтверджується ключова роль ефективності транспортного сектору у діяльності регіональних ринків з продовженням курсу інтеграції національної економіки.

Питання захисту навколишнього середовища, що постають у процесі здійснення транспортних розробок, були виокремлені Банком, який продовжить співпрацювати з іншими міжнародними фінансовими установами (МФУ) у пошуку шляхів вирішення цих питань належним чином.



Протягом періоду майбутньої стратегії, Банк спиратиметься на стратегію допомоги розвитку приватного сектора, при цьому підтримуючи більш необхідні проекти розбудови державної інфраструктури. Згідно з цією стратегією Банк “зосередиться, зокрема, на підтримці реструктуризації і модернізації доріг, залізниці, портів та інфраструктури аеропортів України шляхом (i) фінансування проектів, за якими видані державні гарантії та які сприяють просуванню проміжних (транзитних) цілей, як, наприклад, подальша комерціалізація галузі або створення системи ціноутворення з більшим ступенем врахування вартості; та (ii) просування нових структур, не забезпечених гарантіями уряду, і забезпечення фінансування попередніх етапів приватизації” (Стратегія ЄБРР для України на 2005-2007 рр.)

Продовження співпраці з іншим МФУ, наприклад з ЄІБ, Міжнародним валютним фондом, Групою Світового банку і регіональними банками розвитку, також є особливістю стратегічного підходу ЄБРР. Крім того, Банк також і наділі співробітничатиме з ЄС у питаннях розробки Транс-Європейської мережі коридорів і виконання регіональних ініціатив таких, як ініціатив ТРАСЕКА (Транспортний коридор, Європа – Кавказ – Азія) у Центральній Азії і на Кавказі.

На сьогоднішній день в процесі виконання знаходяться десять проектів, сфера діяльності яких покриває всі сектори ( 2 проекти по залізниці, 2 – по дорогам, 1 – по аеропортам, 1 – по повітряній навігації, 3 – по судноплавству, 1 – по портам).

#### СВІТОВИЙ БАНК

Світовий банк (СБ), який відмовився від фінансування транспортного сектора в кінці 1990-х років, має намір відновити надання своєї підтримки транспортному сектору України. У зв'язку з цим СБ дав доручення на оновлення Огляду транспортного сектору TSRU98, звертаючи при цьому більшу увагу безпосередньо на (1) сферу подальших реформ; і (2) технічну допомогу та можливості фінансування інвестицій.

#### ПРОГРАМА ТРАНСКОРДОННОЇ СПІВПРАЦІ ТАСІС (2004-2006)

Співпраця Європейського союзу з Україною заснована на Угоді про партнерство та співробітництво (УПС) за підтримки та сприяння ТАСІС і координації ІНТЕРРЕГ (INTERREG).

Двома ключовими завданнями Програми транскордонної співпраці (ТКС) / ІНТЕРРЕГ є: (i) “використання можливостей і викликів, що виникають у результаті розширення через посилену кооперацію на транскордонному та регіональному рівнях”; та (ii), “сприяння законній міграції людей, потоку товарів і послуг через зовнішні кордони Європейського союзу” .

Ключовими завдання ПСА (РСА) є (а) надання допомоги у процесі регіонального економічного розвитку і досягненні взаємного порозуміння, узгодження і розвитку демократії на зовнішніх кордонах ЄС ; і (b) сприяння функціонуванню Пан'європейських транспортних коридорів§, як інструменту підтримки торгівлі та інвестицій в Європі. Ключовим елементом розвитку зазначених коридорів є усунення таких перешкод, як наприклад неефективність роботи в місцях перетинання кордонів.

---

§ III коридор ТЕМ Дрезден-Харків-Київ; V коридор ТЕМ Венеція-Будапешт/Братислава-Львів; IX коридор ТЕМ, який простягається від Гельсінкі через Санкт-Петербург (та Москву) до морських портів в Україні та йдуть на Молдову та Румунію.



Відповідно до вищезазначеного, на період 2004-2006 рр. ЄС забезпечить фінансування Програм сусідства на східному кордоні ЄС через Проект сприяння сусідству; та надасть допомогу при завершенні формування мережі перетину кордонів на східному кордоні ЄС з метою сприяння законному транзиту через кордон. Стосовно залучення у ці процеси України, то тут діють три програми за участі двох або трьох сусідніх країн (Польща/Україна/Білорусь (TACIS/ІНТЕРРЕГ ІІІА); Угорщина/Словаччина/Україна (TACIS/ІНТЕРРЕГ ІІІА), Румунія/Україна (TACIS/Phare ТКС), а також однієї регіональної/транснаціональної програми (Регіональна програма CADSES (покриває також Україну і Молдову)\*\* .

#### ПРОЕКТИ, ЩО ФІНАНСУЮТЬСЯ ЄК

Три твіннінг-проекти, що впроваджуються в Україні:

- „Підтримка у розробці та впровадженні транспортної політики в Україні” має бути впроваджений Міністерством транспорту та зв'язку України (МТЗУ) та обраними країною-членом ЄС (КЧ) органами влади Німеччини й Австрії;
- „Підтримка у зміцненні безпеки автомобільного вантажного та автомобільного громадського транспорту в Україні” має бути впроваджений МТЗУ, Міністерством зовнішніх справ та обраними країною-членом ЄС (КЧ) органами влади Франції і Румунії;
- „Гармонізація з нормами ЄС законодавства та стандартів України у сфері цивільної авіації” був впроваджений Українською державною авіаційною адміністрацією та обраними країною-членом ЄС (КЧ) органами влади Франції і Польщі.

Контракт з надання послуг, який на теперішньому етапі був запроваджений:

- Програма дій TACIS Україна 2004: „Оцінка та впровадження Україною міжнародних угод та конвенцій у транспорті”. Сфера співпраці: підтримка інституційної, законодавчої та адміністративної реформ, проект розпочався у червні 2007 року.

## 2 МЕТА, ЦІЛЬ ТА ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ

### 2.1. Загальна мета

Загальною метою проекту є покращення діяльності транспортного сектору шляхом надання допомоги Міністерству транспорту та зв'язку України у розробці та впровадженні Стратегії та Плану дій інтеграції транспорту до Транс-Європейської транспортної мережі. В ході цього передбачається розширення інституціональної спроможності Міністерства для координації та управління міжгалузевими питаннями, у результаті чого визначаються пріоритетні інвестиційні проекти стосовно:

- покращення та постійності керівництва в глобальному управлінні сектором, включаючи міжгалузеві та мультимодальні сфери діяльності;
- інтеграції до мережі ТЄМ-Т відповідно до Білого документу Європейської комісії по транспорту;
- гармонізації з правилами та стандартами ЄС.

---

\*\* Асигнування ІНТЕРРЕГ можуть бути витрачені на стороні кордону ЄС (та асигнування Phare у країнах-кандидатах), кореспондуюча діяльність із зовнішньої сторони кордону буде фінансуватись за допомогою Проекту сприяння сусідству ТКС TACIS.



## 2.2. Цілі

Ціллю даного проекту є сприяння Уряду України у вжитті необхідних заходів для впровадження погодженого Національного плану дій для України. У зв'язку з цим буде створено Команду технічного сприяння для підтримки Міністерства у розробці політики/стратегії транспортного сектору, проведення необхідної експертизи для визначення та пріоритизації необхідного інвестування, проведення необхідного попереднього аналізу економічної доцільності та ідентифікації/документації відповідних механізмів фінансування, а саме з точки зору:

- Досягнення збалансованого зростання різних видів транспорту через усунення конкурентних розбіжностей, сприяння введення в дію рішень по інтермодальному транспорту, оновлення інфраструктури та проведення інституційних/адміністративних реформ;
- Підвищення ефективності транспорту та покращення взаємодії транспортної мережі Схід-Захід;
- Підвищення рівня кваліфікації співробітників МТЗУ та відповідних організацій/адміністрацій галузі;
- Проведення технічної модернізації транспорту, стандартизації та гармонізації транспортного сектору;
- Ініціювання та проведення ефективного моніторингу та інспекцій з метою гарантування факту дотримання правил безпеки та чесної конкуренції;
- Розробки та погодження належних аналітичних інструментів для проведення аналізу транспортних коридорів та відображення інвестиційних процесів;
- Надання допомоги в успішній підготовці та подальшому розвитку пріоритетних напрямів інвестування у розширеній мережі коридорів ТЕМ-Т, визначених Україною, та процесів левереджу у відношенні інвестицій МФУ у країні;
- Сприяння погодженню сучасних систем управління перевезеннями та інформаційних систем.

## 2.3 Результати, яких має бути досягнуто Консультантом

У результаті надання послуг має бути досягнуто наступне:

- Визначено та погоджено державну стратегію транспортного сектору на основі комплексному аналізі сектору та включно з проектом здійснення видатків на середньо та коротко строківий терміни. Виявлено організаційні заходи та трудові ресурси для зміцнення системи управління транспортної галузі у сфері планування та розробки політики;
- Визначено інституційні та регуляторні механізми для встановлення ефективної та постійної діяльності транспортного сектору, зорієнтованої на задоволення попиту;
- Визначено інноваційні механізми позабюджетного фінансування для проектів розвитку інфраструктури, розбудови та підтримання в належному стані мережі.

Для залізничного транспорту:

- Співпраця з Транс-Європейською залізничною мережею;
- Економічне та технічне дослідження високошвидкісних залізниць;
- Оцінка ефективності перевезень на умовах розподілу залізничної мережі на пасажирські та вантажні потоки;
- Умови доступу на ринок залізничної галузі, конкурентоспроможність залізничного транспорту України та ЄС;
- Розвиток прикордонних станцій і технологій перетину кордонів, включаючи зміну критеріїв оцінювання;



- Розвиток мультимодального транспорту, включаючи контейнерний транспорт;
- Запровадження енергозберігаючих технологій;
- Видано рекомендації та встановлено пріоритети необхідного коротко- та середньострокового інвестування (інфраструктура та флот);
- Визначено належну комерційну та тарифну політику (по вантажним та пасажирським перевезенням).

Для дорожнього транспорту:

- Розбудова мережі та визначення вартості її експлуатації та відповідних механізмів фінансування;
- Визначено політику експлуатації доріг та розподілу повноважень між державними і регіональними (обласними) органами, а також розроблено відповідні механізми фінансування;
- Видано рекомендації та встановлено пріоритети коротко- та середньострокового інвестування, необхідного для розбудови мережі дорожнього транспорту, враховуючи при цьому факт її інтеграції до Транс-Європейської мережі;
- Механізми позабюджетного фінансування (концесії, ППП, опосередковані виплати);
- Гармонізація правил та стандартів транспортного ринку відповідно до нормативних документів ЄС та Світової організації торгівлі (СОТ);
- Видано рекомендації для розробки технологій у сфері логістики;
- Видано рекомендації та встановлено пріоритети для уніфікації технологій перетину кордонів;
- Запровадження енергозберігаючих технологій та технологій захисту навколишнього середовища.

Для морського транспорту:

З метою розробки Стратегії інтеграції українських морських портів до мультимодальної Транс-Європейської мережі передбачається:

- Прогнозування потоків та спеціалізація морських портів;
- Подання рекомендацій для реалізації Концепції „Суднохідних шляхів по морю”, розробленою ЄС;
- Подання рекомендацій щодо використання обробних технологій, уніфікованих з нормами ЄС;
- Проведення статусної оцінки сучасної інфраструктури портів та доступу до портів в контексті інтеграції до мультимодальної Транс-Європейської мережі;
- Видано рекомендації та встановлено пріоритети розвитку контейнерних терміналів та логістичних центрів у портах;
- Формування переліку інвестиційних проектів для розширення пропускнуєї спроможності портів на середньо- та довгостроковий періоди;
- Визначення та погодження спільно скоординованої політики портів та плану дій по проведенню реформ;
- Реорганізація систем управління та функціонування, в т.ч. впровадження політики конкурентоспроможності та інноваційних систем інформації.

Для річкового транспорту:

- Розробка навігаційних шляхів внутрішнього водного сполучення;
- Розробка навігаційних схем на українській частині коридору № 7 по Дунаю, створення каналу Дунай – Чорне море, придатного для навігації;



- Розробка схем навігації по річці Дніпро.

Для повітряного транспорту:

- Створено стратегічну карту доріг для доступу на ринок/ економічного регулювання/ конкуренції у контексті Політики єдиного повітряного простору;
- Оновлення інституційної спроможності SAA у сфері контролю за дотримання вимог безпеки;
- Визначено середньо- та довгострокові плани розвитку аеропортів, в яких передбачено можливості здійснення інвестицій та передачі прав власності.

### **3 ПРИПУЩЕННЯ ТА РИЗИКИ**

#### **3.1. Припущення, за якими передбачено втручання в проект**

Проект ґрунтується на наступних припущеннях:

- Політичні обставини та економічні умови дозволяють провести реформи в структурі управління та юридичній схемі діяльності ключових сфер транспортного сектору;
- Постійна підтримка Урядом процесу реформування;
- Стабільна чи зростаюча за обсягами підтримка МФУ у регіонах;
- Відповідна реакція ринку та потенційних приватних інвесторів;
- Проект також базується на попередній умові суворого дотримання Україною чинних угод, що стосуються Європейської політики сусідства, та подальшій/ розширеній участі в нині діючих пан-Європейських транспортних організаціях.

#### **3.2. Ризики**

У зв'язку з виконанням даної програми виникає низка ризиків наступного характеру:

- Відсутність детальної чіткої політики галузі може призвести до загрози падіння ефективності діяльності керівного складу МТЗУ з ризиком того, що рішення про інвестування приймаються під егідою сторони-донора та здебільшого при цьому сторони керуються можливостями фінансування, а не дійсними пріоритетами;
- У випадку політичних та економічних змін пріоритети Уряду можуть змінитися в ході виконання проекту. В результаті цього консультант може стикнутися з неочікуваними перешкодами своєчасного надання необхідної технічної допомоги, а МТЗУ не буде мати можливості досягти очікуваних результатів.
- З метою мінімізації цих ризиків консультант має приділити особливу увагу початковим етапам виконання контракту для гарантування повного визначення політики галузі та виокремлення методології пріоритизації задач на основі певного чіткого критерію, який піддається об'єктивній перевірці.

### **4 ЗМІСТ РОБОТИ**

#### **4.1. Загальна інформація**

##### **4.1.1. Описання проекту**

Підготувати і впровадити ухвалену національну транспортну Стратегію і План Дій для України, бенефіціар повинен взяти на себе процес реформувань, і заходи, які стосуються управління та політики сектора в цілому, а також серію заходів та інвестицій в кожному транспортному секторі, визначивши пріоритети та механізми фінансування.



З метою підтримки Бенефіціара в даному процесі, консультант повинен створити команду технічної допомоги, яка буде надавати підтримку та вивчати розподіл роботи по 9-ти компонентам:

- Компонент 1: Політика, регуляторні, інституційні та фінансові питання;
- Компонент 2: Обрані заходи та реформи для залізничного сектору;
- Компонент 3: Обрані заходи та реформи для дорожньої інфраструктури;
- Компонент 4: Обрані заходи та реформи для дорожнього транспорту;
- Компонент 5: Обрані заходи та реформи для морського та річкового транспорту;
- Компонент 6: Обрані заходи та реформи для авіаційного сектору;
- Компонент 7: Питання, які потребують комплексного підходу. Обрані заходи для логістики, міжмодальних процедур (вузли передачі транспорту з одного на інший) та процедури перетинання кордону;
- Компонент 8: Висновки;
- Компонент 9: Подорожі з метою навчання та тренінги.

Зміст кожного робочого пакету детально викладено нижче в секції 4.2.

#### 4.1.2. Географічна площа покриття

Проект розповсюджуватиметься на всі регіони України, особливо на зони, що пересікаються чи включені до мережі ТЄМ-Т.

#### 4.1.3. Цільові групи

Цільові групи наступні:

- Міністерство транспорту та зв'язку України (МТЗУ), Департамент з питань розвитку та координації транспорту та зв'язку (ДПРКТЗ), Державна служба автомобільних доріг Укравтодор), Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс), Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця), Державний департамент морського та річкового транспорту (Укрморрічфлот), Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація).
- У більш загальному розумінні програма повинна включати дані від усіх учасників з державного та приватного сектора, альтернативних постачальників послуг та реципієнтів державних послуг, а також користувачів транспортних послуг, громадського суспільства, академічних та дослідницьких груп.

## 4.2. Специфічна діяльність

Підрядчик відповідає за виконання наступних завдань щодо кожного компонента:

Компонент 1: Політика, регуляторні, інституційні питання та питання інфраструктурного фінансування

Стадія 1: Створення ефективного, сталого транспортного сектору який користуватиметься попитом

Оскільки Україна поки що не досягла прогресивної стадії у своєму процесі реформування як повністю діючої ринкової економіки, сприяння ЄС буде спрямовано на інституційний та регуляторний розвиток. Інституційні та регуляторні компоненти проекту повинні відпрацьовуватись таким шляхом (i), яким керується та регулюється транспортний сектор; (ii) зміни (природа та час) таким шляхом, яким транспортний сектор повинен/може керуватись та регулюватись; (iii) засоби, якими такі зміни повинні чи можуть бути впроваджені.



## А – ІНСТИТУЦІЙНИЙ КОМПОНЕНТ

Оцінка інституційних рамок та головних інституційних перешкод (нестач), за яких відбувається транспортна діяльність мультимодального транспорту; (ii) забезпечується транспортна інфраструктура; (iii) організована координація між різними видами транспорту; (iv) взаємодія між транспортом та довкіллям приймається до уваги (v) ролі адміністрації та приватного сектору розподілено.

Схема узгодженого процесу управління та регулювання транспортним сектором та кожним видом на основі чіткого розмежування між політичною реформою, регуляторною та операційною функціями, дозволом на функціональне управління в транспортному секторі; (ii) ефективний, сталий, спрямований на потреби споживача транспортний сектор; а також, (iii) залучення приватних інвесторів та операторів у розвиток та управління транспортним сектором за видами.

## В- РЕГУЛЯТОРНИЙ КОМПОНЕНТ

Огляд існуючого транспортного законодавства та юридичних аспектів (закони, положення та стандартні юридичні документи), які регулюють ефективно забезпечення транспортної інфраструктури та транспортних операцій.<sup>††</sup>

Оцінка ролі юридичних установ та інших регуляторних органів, які пояснюють викладені вище документи, вирішують суперечки та впроваджують дані заходи.

Рекомендації для відповідної регуляторної структури та необхідних правових змін, які мають бути впроваджені транспортним сектором України, з тим, щоб досягнути кращого управління, ефективного та сталого транспортного сектору як за видами так і у цілому.

Рекомендації для підготовки політичних напрямків, та інституційних заходів для приваблення приватних інвестицій по різним видам

## С. СТАТИСТИЧНИЙ КОМПОНЕНТ

Аналіз української статистичної методології, та її співвідношення з ЄС.

Рекомендації для гармонізації статистичної методології ЄС.

Встановлення бази даних транспортного планування з тим, щоб була можливість постійного застосування можливості прогнозування та розвитку.

### Стадія 2. Покращення управління транспортним сектором

Стратегія підтримки сектору управління включає в себе покращення управління шляхом децентралізації, призупинення комерційних функцій та підвищення ролі персоналу.

З тим щоб впровадити цю стратегію, МТЗ повинно провести особливі заходи і суттєві реформи для кожного з видів транспорту, як викладено нижче:

- Аналіз головних характеристик транспортного сектору за видами та в цілому; Сутність запропонованої транспортної політики. Встановлення інших можливих варіантів щоб забезпечити економічні та соціальні вимоги щодо транспорту.
- Рекомендації для інституційних змін сприяння децентралізації та управління кожним видом транспорту в залежності з вимогами користувачів транспортних послуг.
- Укріплення потенціалу МТЗ у ключових сферах планування та розроблення стратегії шляхом розвитку сучасних методів планування/оцінки та чітких директив, з тим щоб інвестиційні пріоритети встановлювалися на раціональній основі; (b) облік ділових методів, з тим щоб застосувати стандартні принципи знецінення; (c) інструменти фінансового аналізу, щоб визначити і контролювати політику відновлення вартості (сплата користувачем).

<sup>††</sup> Відповідно до Українсько-Європейського дорадчого центра з питань законодавства (UEPLAC) і Проекту TACIS "Вступ та впровадження Україною міжнародних домовленостей та конвенцій про транспорт" Стадія III базується на операційній та практичній підтримки діяльності по розробці законопроектів.



- Координація розвитку персоналу з тим щоб стимулювати довгостроковий розвиток персоналу та формулювати всебічну стратегію розвитку персоналу, а також стратегії які поширюватимуться на весь транспортний сектор.

Стадія 3: Забезпечення фінансових механізмів для розвитку та підтримання інфраструктури, а також її управління.

Фінансування як для підтримки/управління так і для реабілітації/підвищення/покращення/нового будівництва транспортної інфраструктури (дороги, залізничні шляхи, річкові водні шляхи, морські та річкові порти, аеропорти) вимагатиме щоб доступні ресурси призначалися більш ефективно. Однак, навіть після таких покращень, існуючі фінансові нарахування будуть недостатніми для того, щоб забезпечити майбутні потреби тому потрібні кращі механізми, з тим щоб запровадити заплановане утримання та програми розвитку інфраструктури.

Отже, необхідно встановити інноваційні, поза бюджетні фінансові механізми для проектів інфраструктури, розвитку та підтримки мереж.

Оцінка для кожного виду планування технічного обслуговування, а також практики керування і наявність ресурсів розподілено. Оцінка включатиме 1) перегляд теперішніх бюджетних зобов'язань та процедур, а також необхідності удосконалення; 2) рекомендована система для моніторингу стану інфраструктури та планування і затрати на технічну підтримку.

Поза бюджетні фінансові механізми для фінансування транспортної інфраструктури базуються на новому міжнародному досвіді, який найкраще підходить до ситуації в Україні. Дане включає в себе (a) спеціалізовані державні, кредитоспроможні агентства; (b) кошти призначені для транспортного сектору; (c) Партнерство державного і приватного сектору (PPP) включаючи ВОТ (Створення оперативних перевезень) схеми/поступки; та (d) повномасштабна приватизація. Питання, що мають бути розглянуті включають: (i) акції та позичання в проектах інфраструктури; (ii) правові та фінансові питання, що стосуються розподілу проектних ризиків; (iii) стимули для ефективного будування та операції; (iv) необхідний захист громадського інтересу, (v) процеси що сприятимуть співпраці між приватним та державним сектором.

Ідентифікація транспортних проектів, узгоджена з експертизою по видам, має розглядатись як поза бюджетне фінансування. Особливої уваги слід надати: i) цілям проекту та економічній спроможності; ii) оптимальний рівень приватного/державного фінансування; iii) чи будуть прибуткові потоки достатніми та достатньо передбачуваними для того, щоб притягати фінансування; iv) спонукання для ефективного забезпечення та операцій; v) зменшення та розподіл проектних ризиків; vi) вплив на ефективний рівень попиту та оптимальної інфраструктури, який може бути викликаний необхідністю сплати користувачем.

Рекомендації відносно бажаних характеристик тендерних та контактних процесів щодо обраних проектів включаючи спонукання, необхідні як для ефективної діяльності, так і для захисту громадських інтересів в цілому .

Компонент 2: Залізничний транспорт

Стадія 1: Визначення планів розвитку

План розвитку та прогнози перевезень (для пасажирів та товарів) на короткий період (5 років), та середній і довгостроковий (6-15 років) проти щонайменше трьох (3) різних планувань (кращий, основний, найгірший).

Плани прогнозування руху експорту, імпорту, та транзитних перевезень на короткий період (5 років), та середній і довгостроковий (6-15 років). Оцінка можливостей посилення транзиту.

План дій для швидкісних залізниць. Політика тарифів для швидкісного руху. Оцінка ефективності руху за умов залізничної мережі пасажир та розподіл вантажу. Ефективність оцінки руху на умовах залізничної пасажирської мережі та розподілення вантажу. Запровадження сучасних розрахункових та управлінських інформаційних систем з можливою допомогою переоцінки активів.



## Стадія 2: Стратегія Європейської інтеграції

Плани щодо інтеграції то Транс – Європейської транспортної мережі та вісі.

Плани щодо можливостей взаємодії з Транс – Європейською залізничною мережею.

Узгодження з правил транспортного ринку з ЄС та СOT.

Рекомендації щодо розвитку прикордонних станцій та технологій перетинання кордонів, включаючи зміни масштабу.

Рекомендації щодо розвитку різних видів транспортних засобів (контейнерів, контрейлерів), координація роботи в морських портах та транспортних точках.

План дій для створення центрів з логістики на залізничних станціях.

Рекомендації щодо удосконалення завантажувально-розвантажувальних систем.

Рекомендації щодо технологій енергозбереження залізничного транспорту.

## Стадія 3: Ідентифікація списку проектів

Встановити пріоритетний список інфраструктурних проектів, які можуть розвиватись завдяки різним типам схем розвитку залізниці, завдяки поступкам та можливим втручанням Міжнародних фінансових установ.

Визначити вимоги відновлювальних програм відносно парку та його фінансування.

Визначити список короткострокових (5 років) та середньо і довгострокових залізничних проектів (6-15 років), придатних для міжнародного фінансування.

Вибір обмеженого списку досліджень техніко – економічних обґрунтувань, які необхідно провести і які підлягають фінансуванню Міжнародними фінансовими установами.

## Стадія 4: Допомога в реструктуризації, економічному регулюванні

Аналіз організації Укрзалізниці та пропозиції щодо розділення державних регуляторних функцій від операційних.

Аналіз потенційного відділення інфраструктури від операційних послуг, з визначенням потенційної приватної участі та пропозицій щодо фінансових механізмів.

Розгляд можливої корпоратизації Укрзалізниці та комерційних прав щодо встановлення тарифів і фінансування заміни парку у визначених компаніях та бізнес структурах, що займаються товарним та пасажирським транспортом, надаючи рекомендації щодо покращення.

Аналіз зустрічної субсидізації, перенесеної з вантажних на пасажирські транспортні послуги, визначаючи грошове асигнування та надання рекомендацій на майбутнє.

## Компонент 3: Дорожня інфраструктура

### Стадія 1: Подовження доріг та прогнози

Оцінити параметри національного стратегічного дорожньо - транспортного сектору (інфраструктура, технічні та організаційні питання, що стосуються використання транспортної мережі).

Оцінити головні міжнародні взаємовідносини Транс-Європейської мережі та вісі з регіональними та національними мережами; визначення міжнародних та внутрішніх потоків.

Плани розвитку та прогнозів руху (для пасажирів та товарів) на короткий період (5 років) та від середнього до тривалого (6-15 років) проти щонайменше трьох (3) різних планів роботи (найкращий, основний та найгірший).

Визначення точки зору сумісності ЄС та східне подовження ТЕМ - Т.

Рекомендації щодо гармонізації створення стандартів відносно принципів ЄС.



#### Стадія 2: Організація та механізми фінансування

Аналіз організаційної структури "Укравтодор"; загальне планування та фінансування нового дорожнього будівництва, реабілітація та технічна підтримка. Аналіз ефективності затрат "Укравтодор".

Визначення можливості аутсорсингу робіт та залучення приватного сектору (технічне обслуговування, ітд.).

Сприяти та по можливості запропонувати Укравтодору ключові заходи та дії для поновлення загального розподілу відповідальності між державою та регіонами (областями) у сфері національних та регіональних доріг, перевіряючи відповідальність за регіональні дороги, які можуть бути децентралізовані до рівня міського уряду, Укравтодор обмежить до головної ключової мережі

Сприяти національним органам влади встановити відповідні механізми фінансування.

#### Стадія 3: Дорожня безпека

Допомогти "Укравтодор" визначити національну стратегію для тісної співпраці між різними організаціями, що залучені до дорожньої безпеки та запропонувати скоординований національний план дій, з тим, щоб досягти цілей, які поставив перед собою уряд України.

Допомогти "Укравтодор" у розвитку бази даних по дорожній безпеці, відносно аварій на міжміському, національному та міжнародному рівнях (зокрема з Міжнародними Транс-Європейськими коридорами).

#### Стідія 4: Визначення списку проектів інфраструктури

Встановити вимоги витрат в об'ємі та технології що використовуються, з тим щоб головна дорожня мережа залишалася у прийнятному стані, як на короткий період (5 років) так і на середній і тривалий строк (6-15 років).

Підготувати інституційну структуру для визначення списку пріоритетів, який може розвиватись завдяки різним схемам розвитку доріг завдяки поступкам та можливному втручання Міжнародних фінансових установ.

Визначити список короткострокових (5 років), середньо та довгострокових (6-15 років) проектів які б відповідали вимогам міжнародного фінансування.

Вибір обмеженого списку досліджень техніко – економічного обгрунтування, які мають бути проведені, і які можуть фінансуватись/ спів - фінансуватись Міжнародними фінансовими установами.

#### Компонент 4: дорожній транспорт

##### Стадія 1: Аналіз дорожнього ринку

Аналіз українського дорожнього ринку. Аналіз тарифів, фінансових та податкових систем у секторі дорожнього транспорту.

Аналіз внутрішнього та міжнародного пасажирського та вантажного транспорту, прогнози на короткий (5 років), середній та тривалий терміни (6 -15 років).

Покращення методології для статистики дорожнього транспортного сектору у світлі кращих практик ЄС.

##### Стадія 2: Оцінка відповідно до Європейських правил та стандартів

Допомогти національним органам оцінити ринок дорожнього транспорту згідно до законодавства ЄС.

Ввести законодавство ЄС стовно часу керування транспортом та відпочинком. Рекомендації щодо створення мережі місць для відпочинку водіїв. Організація та технічна підтримка щодо введення тестів щодо періоду водіння та періоду відпочинку.

Рекомендації щодо об'єднання технологій перетинання кордону.



Сприяти покращенню технологій енергетичної безпеки, підвищенню енергетичної ефективності.

Рекомендації щодо дорожнього транспорту та аналізу питань довкілля і покращення технологій.

Стадія 3: Визначення списку проектів

Визначити список коротких (5 років), та середньо і довгострокових (6-15 років) проектів з питань довкілля та енергетичної безпеки.

Підготувати інституційну структуру для ідентифікації пріоритетного списку проектів для мережі місць для відпочинку водіїв.

Підготувати інституційну структуру для визначення списку пріоритетів щодо проектів перетинання кордонів.

Компонент 5: Морський та річний водний транспорт.

Стадія 1: Визначення скоординованої політики щодо портів та реформ робочого плану

Визначення скоординованої політики щодо портів та реформ робочого плану базується на:

- Огляд особливих характеристик кожного порта, критерій конкурентоспроможності, оцінка можливих потреб щодо глобальної раціоналізації (за спеціалізацією кожного порта) чи краще кращого використання між-портової конкуренції.
- Поточний аналіз завантажувально-розвантажувального обладнання та продуктивності, згідно з ємністю порта, причалу, складу. Продуктивність завантажувально-розвантажувального обладнання.
- Поточний аналіз продуктивності наземних транспортних устаткувань в портах (на залізницях, дорогах, каналах, трубопроводах, трейлерних станціях, та терміналах пароплавів).
- Поточний аналіз продуктивності інфраструктури входу в порт, в силу пониження інфраструктури зупинки, встановлення та усунення чи попередження вузьких проходів, збільшення потенціалу секцій що пов'язані з Європейськими коридорами, зменшуючи вплив операцій на довкілля.
- Прогнозування попиту руху, ідентифікація експорту, імпорту, дальнього транзиту, та транзитного руху що повертається, а також головні категорії вантажівок.

Реалізація розвитку порту є невід'ємною частиною регіонального плану розвитку. Короткостроковий процес реформувань повинен класифікуватись в головні категорії, такі як:

- Проекти що зазнають тиску з боку морських портів та збільшують вантажний рух в майбутньому.
- Проекти для покращення поточної операції гавані.
- Проекти у портах що мають за мету покращити доступність терміналу для внутрішніх транспортних мереж в Україні.

Стадія 2: Сприяння в реорганізації управлінської та операційної систем, включаючи впровадження конкурентно спроможної політики та інноваційних інформаційних систем.

Рекомендації щодо необхідного вдосконалення правових актів, що стосуються управління портом та устаткуваннями (діяльність порту, державна власність порту, теперішні та майбутні поступки).



Рекомендації для необхідного покращення статусу та атрибутів послуг державного порту . Recommendations for necessary upgrades of status and attributes of public port services (проведення суден, буксування, ставлення/знімання з якоря, збирання осадів, переробка води та сміття, санація та очищення, підтримка, чищення дна, подача сигналів та буїв (бакенів), освітлення доступів, гасіння пожежі, та системи спасіння).

Оцінка організаційної структури адміністрації порту.

Узгодження правилами та стандартами транспортного ринку ЄС та СОТ.

Стадія 3: Визначення заходів щодо відновлення, розвитку, та/чи збільшення рівня конкурентоспроможності річного транспорту.

Визначення заходів щодо відновлення, розвитку, та/чи збільшення рівня конкурентоспроможності річного транспорту базуватиметься на:

- Аналізі потенційного промислового розвитку річних водних портів на регіональному рівні.
- Прогноз попиту на транспорт з визначенням внутрішніх, експортних, імпортних та потенційних транзитних потоків на короткий термін (1-5 років), середній та довгостроковий період (6-15 років). Аналіз оптимальних систем завантаження/розвантаження головними товарами.
- Оцінка Р/М (річкового/морського) співвідношення перевезень внутрішнього водного транспорту у 2005 – 2010 – 2020р.
- Політика технічного обслуговування річкового транспорту та головні на короткий термін (1-5 років), середній та довгостроковий період (6-15 років). Координація розвитку національних портів разом із регіональними планами розвитку пов'язаних з Транс-Європейськими коридорами.
- Аналіз відновлення устаткування/інфраструктури для річкового транспорту, стоянки барж,
- Розборки та установки конвою у зонах зі сталюю водою всередині порту.
- Існуючий та потенційний транспортний попит/постачання пасажирів на морський та річний транспорт; прогнози на короткий термін (1-5 років), середній та довгостроковий період (6-15 років); потенційний коефіцієнт розвитку туризму.
- Існуючі багато-видові центри та рекомендації щодо майбутнього розвитку в головних портах.

Стадія 4: Визначення списку проектів

- Визначення пріоритетного списку проектів які можуть розвиватись завдяки різним типам схем для розвитку морських та річкових портів.
- Визначення списку короткострокових (1-5 років), середньо - , та довгострокових проектів (6-15 років), що підлягають міжнародному фінансуванню.
- Вибір обмеженого списку техніко-економічного обґрунтування, яке необхідно провести, і яке може фінансуватись/співфінансуватись Міжнародними фінансовими установами.

Компонент 6: Аеропорти та повітряний транспорт

Стадія 1: Доступ на ринок/ економічне урегулювання/ правила конкуренції в контексті політики "Єдиного неба".

Україна висловила своє бажання приймати участь в якості спостерігача в комітеті "Єдиного неба". Очікується, що подальший вступ до "Єдиного неба" матиме вплив на доступ до ринку/економічне регулювання/правила конкуренції. Європейська Комісія видала три пункти в даній сфері:

- Регулювання 2407/92 (Ліцензування громадського повітряного перевізника).
- Регулювання 2408/92 (Доступ до ринку).



- Регулювання 2409/92 (Плата за повітряні перельоти). Щодо 3-го пункту, його перегляд знаходиться на стадії підготовки.

В даній сфері консультант повинен:

- Підготувати стратегічну дорожню карту, з тим щоб підготувати українську авіаційну спільноту успішно прийняти та впровадити ці три регулювання..
- Допомогти національним органам влади отримати доступ до Європейського повітряного транспортного ринку.
- Допомогти національним органам влади в процесі узгодження з ліцензуванням суспільного повітряного перевізника.
- Розробити рекомендації щодо політики оплати за повітряний простір, який би відповідав законодавству ЄС.

Стадія 2: Аеропорти

Надати план середньо - та довгострокового розвитку, який би відповідав очікуваним майбутнім потребам головних аеропортів до 2020 року.

Забезпечити інтермодальність в пасажирському транспорті.

Вивчити варіанти інвестиційних вимог, варіантів фінансування та стратегії.

Оцінити перспективи і можливості власності перевезень до регіонів (за необхідності) та/чи перспективи приватного втручання (поступки).

Вивчити модернізацію вантажних маточин відповідно до принципу поняття "сухого порту".

Стадія 3: Удосконалення нагляду за безпекою Державною авіаційною адміністрацією SAA

З тим щоб удосконалити нагляд за безпекою польотів Державіаадміністрації (Повітряно транспортного управління та системи управління безпекою), консультант повинен:

- Оцінити необхідні інституційні зміни з тим щоб запровадити Регуляторні вимоги з безпеки Євроконтроля (ESSARs) в Державіаадміністрації.
- Оцінити існуючу ситуацію роботи Державіаадміністрації у виконанні функцій з питань безпеки.
- Підготувати детальний план дій для всебічної системи управління безпекою (SMS).
- Підготувати технічну характеристику для системи аналізу інформації з безпеки.
- Запропонувати бюджетні вимоги для запровадження системи управління безпекою.
- Розвивати національну програму поівітряної безпеки відповідно до додатків 6,11,14 Чиказької угоди.

Компонент 7: Комплексні питання

Стадія 1: Мультимодальний транспорт

Важливість координації різних транспортних видів наведено вище. Щодо розвитку багатомодального транспорту, як для пасажирів так і для товарів, консультант повинен:

- Розвивати політику багатомодального транспорту для України, ставлячи головний акцент на міжнародний Транс-Європейський Коридор та мережі.
- Визначити сумісність політики ЄС із східним поширенням ТЕМ – Т.
- Запропонувати заходи для стандартизації землі (залізниці та дороги), морських/річкових операцій, а також можливості взаємодії мереж для міжнародного/національного транспорту, з тим щоб забезпечити добрий зв'язок та координацію доріг, авіації, залізниці, морського та річкового водного транспорту.
- Розробити проект розробки сценарію та майбутні перспективи на короткий термін (1-5 років), середній та довгостроковий період (6-15 років), одночасно пропонуючи заходи



для організації та оптимізації потоків транзитного транспорту в цілому, як на короткий, так і на довгостроковий період.

- Надати пропозиції для майбутнього розвитку України як держави транзиту, розвиваючи регіональні та міждержавні транспортні зв'язки, транспортування – відправлення, між - модальне транспортування.

#### Стадія 2: Технологія логістики

- Оцінити координування різних видів транспорту, власників вантажу, та компаній, які роблять пересилки; виробити рекомендації щоб позбавитись структурних та регіональних диспропорцій в розвитку транспортних систем та видів, забезпечити правильне забезпечення транспортних поєднань, введення сучасних технологій та принципів логістики в транспортному секторі.
- Видати рекомендації та встановити пріоритети для міждержавних та регіональних мультимодальних транспортно-логістичних систем.
- Видати рекомендації та встановити пріоритети для центрів логістики в регіонах.

#### Стадія 3: Транскордонні питання

- Вивчити потреби та вжити заходів для об'єднання транскордонних технологій зі стандартами ЄС.
- Представити пропозиції та рекомендації для впровадження заходів, разом із іншими наглядовими установами, з тим щоб покращити мультимодальні операції в зонах поблизу пунктів перетину кордону.
- Визначити список пріоритетних проектів для розвитку прикордонної інфраструктури.
- Видати рекомендації та встановити пріоритети для транскордонного співробітництва.

#### Стадія 4: Галілео

- Надати наставлення щодо впровадження Галілео супутникової навігації в українському транспорті.
- Визначити пріоритетний список проектів в сфері української транспортної супутникової навігації.

### Компонент 8. Загальний результат

#### Стадія 1: транспортна стратегія

- Розвивати політику та стратегію транспортного сектору, які б покривали всі види транспорту у співвідношенні із Білою Книгою Єврокомісії з питань транспорту, та рішення Групи високого рівня поширення ТЄМ – Т.
- Надавати рекомендації стосовно процесу інтеграції українського транспорту до ТЄМ – Т.

#### Стадія 2: Прогноз та транспортний баланс

- Загальні плани розвитку та прогнозів перевезень (для пасажирів і товарів) на короткий термін (5 років), середній та довгостроковий період (6-15 років).
- Підготувати рекомендації для збалансованого розвитку транспортних видів.
- Надати рекомендації для системи транспортної координації.

#### Стадія 3: План дій

- Надати короткостроковий план дій для транспортної інтеграції ТЄМ – Т.
- Надати довгостроковий план дій для транспортної інтеграції ТЄМ – Т.
- Розвивати загальний список пріоритетних проектів на короткий термін, а також середній та довгий, та запропонувати джерела фінансування/схеми для цих проектів.



#### Компонент 9: Тренінги та навчальні тури

- Розвивати програми трейнінгових та навчальних турів (виходячи з аналізу пріоритетних потреб), з тим, щоб покращити потенціал персоналу МТЗ, а також інших агенств що працюють у згадані вище сфері.
- Забезпечити тренінг відповідно до програми тренінгів та навчальних турів (які мають бути організовані не менш ніж один раз на квартал). Точніше тренінги будуть організовані за такими напрямками:
- Інтеграція Транс – Європейської транспортної мережі;
- Управління транспортним сектором. Регуляторність транспортного ринку;
- Політика інвестування. Фінансовий механізм для розвитку та підтримки сектора. Фінансування транспортних інфраструктурних проектів. (вкл. поступки, державно – приватне співробітництво). Управління транспортною інфраструктурою;
- Головні плани та стратегічний розвиток щодо інтеграції Транс – Європейської транспортної мережі;
- Комплексні питання. Логістика та інтермодальність;
- Залізничний, дорожній, морський, річковий та авіаційний транспортний розвиток.
- Слідкувати за досягненням очікуваних результатів: аналізами потреб, тренінгами та турами, навчальними програмними турами, а також послідовністю матеріалів для тренінгів, курсів, навчальних турів.

Консультант повинен досягнути результатів вказаних в пункті 2.2. З тим, щоб досягнути цих цілей, оферент повинен запропонувати додаткові до зазначених тут, види діяльності.

### 4.3. Управління проектом

#### 4.3.1. Відповідальний орган

Відповідальність за управління контрактом покладається на Секцію Програм зовнішньої допомоги Представництва Європейської Комісії в Україні, представлене Координатором проекту від ЄК, який визначено відповідно до статті 8 Спеціальних умов. Партнером за проектом, тобто організацією, офіційно призначеною українським урядом як українською стороною проекту відповідно до правил співробітництва ЄС-Україна, є Міністерство транспорту та зв'язку України.

#### 4.3.2. Структура управління

Секція Програм зовнішньої допомоги Представництва Європейської Комісії в Україні відповідатиме за здійснення нагляду за ходом виконання проекту.

Консультант відповідатиме за оперативне управління проектом та мобілізацію усіх відповідних експертів згідно контракту та, зокрема, свого оперативного плану. Плани мобілізації експертів для виконання короткострокових заходів визначатимуться планом робіт за проектом, який буде складено консультантами та схвалено Підрядним органом і партнерами за проектом. Рішення щодо використання бюджетних коштів на додаткові витрати підлягають попередньому схваленню Підрядним органом.

Для здійснення управління роботами за проектом Консультантом буде створено Наглядову Раду. Наглядова Рада здійснюватиме огляд виконання проекту кожні три місяці і надаватиме відповідні консультації на найбільш відповідальних етапах проекту. До постійного складу Наглядової Ради увійдуть представники від наступних організацій:

- Міністерство транспорту та зв'язку України;
- Представництво Європейської Комісії в Україні;
- Керівник проекту, представник Консультанта;
- Представники відповідних державних органів.



В окремих випадках за погодженням постійних членів Наглядової Ради на його засідання можуть запрошуватись спеціальні члени, такі як представники відповідних організацій: урядових структур, страхових компаній та неурядових організацій. Група Тасіс з моніторингу братиме участь у засіданнях Наглядової Ради як спостерігач.

Консультант погодить уточнений склад Наглядової Ради з Партнером за проектом та Підрядним органом. Засідання Наглядової Ради очолюватиме представник Партнера за проектом. Консультант забезпечить належну організацію та проведення засідань Наглядової Ради – ведення протоколу, підготовку порядку денного тощо.

На першому засіданні Наглядової Ради має бути поданий на розгляд початковий звіт та запропонований план виконання робіт, що складає його частину. Засідання Наглядової Ради відбуватимуться чотири рази на рік з метою обговорення питань, пов'язаних з реалізацією проекту з урахуванням поставлених цілей.

#### **4.3.3. Матеріально-технічні засоби, що мають бути надані Партнером за проектом**

Партнер за проектом надаватиме Консультанту допомогу, необхідну для отримання віз іноземним персоналом Підрядника.

Партнер за проектом також має надавати Консультанту усю можливу допомогу у розв'язанні непередбачених проблем, які можуть перед ним постати. Вірогідна неможливість розв'язання тих чи інших проблем Консультанта на місці не звільняє його від виконання своїх договірних зобов'язань перед Підрядним органом.

#### **4.3.4. Інформування про діяльність та результати проекту**

Для забезпечення сталого розвитку та розповсюдження результатів проекту під час здійснення усіх заходів Консультант має дотримуватись останніх положень ЄС щодо фінансування проекту (наведено на сайті Представництва ЄК [www.delukr.ec.europa.eu](http://www.delukr.ec.europa.eu) та сайті EuropeAid [http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index_en.htm)).

## **5 МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ГРАФІК РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ**

### **5.1. Місцезнаходження**

Місцезнаходження проекту буде у м. Києві, Україна.

За потребою може бути організовано короткі відрядження до інших міст України.

### **5.2. Дата початку та термін виконання**

Очікується, що проект буде розпочато у червні 2008 року, і термін виконання контракту становитиме 30 місяців від цієї дати, але не більше, ніж до 31 грудня 2010.. Дані про фактичну дату початку та термін виконання містяться у ст. 4 та 5 Спеціальних умов.

## **6 ВИМОГИ**

### **6.1. Персонал**

Учасник тендеру має запропонувати гнучку групу експертів. Експерти повинні відповідати спеціальним вимогам цього Технічного завдання.

Учасники тендеру зобов'язані визначати в резюме кожного запропонованого основного експерта посаду та категорію експерта (короткостроковий або довгостроковий).

Для успішного виконання проекту вважається необхідним суттєва присутність в Україні впродовж всієї діяльності проекту. Мінімальний процент часу від всього часу, який експерти мають провести в Україні – 80%.



Всі експерти мають бути незалежними і вільними від зловживання службовим становищем у своїх зобов'язаннях. Зокрема, державні службовці, персонал Партнера за проектом та інший персонал державного управління країни-бенефіціара не можуть бути прийняті на роботу як експерти або фінансуватись із проектного фонду, якщо не було попередньої письмової згоди з боку Європейської Комісії.

### 6.1.1. Основні експерти

Всі експерти, що відіграватимуть важливу роль у ході виконання контракту класифікуються як основні експерти. Вимоги до основних експертів для цього контракту є такими:

Основний експерт 1: Керівник проекту

Керівник проекту є експертом вищого рівня. Він/вона нестиме повну відповідальність за виконання проекту. Це означає вчасне подання звітів та відповідальність за контрактні та постачальні заходи пов'язані з проектом. Керівник проекту здійснюватиме щоденне управління проектом і також забезпечуватиме суттєвий стратегічний і політичний внесок і гратиме головну роль в координації проектом. Керівник проекту буде частиною команди експертів і буде нею управляти, організовувати всі технічні аспекти роботи проекту, налагодитиме комунікацію с Партнером за проектом, Підрядним органом та адміністративну підтримку проекту.

Кваліфікація та навички

- Вища освіта або еквівалент;
- Добре володіння англійською мовою, як письмовою так і усною;
- Знання російської або української мови розглядатиметься як перевага;
- Відмінні навички управління, спілкування та дипломатії;
- Схильність до аналітичного і стратегічного мислення
- Здатність управляти багатонаціональним колективом.

Загальний професійний досвід:

- Бажано 10 років загального професійного досвіду роботи у секторі розвитку транспорту та/або іншому сектору інфраструктури, з яких 2 роки або більше на вищому рівні управління розглядатиметься як перевага;
- Знання розвитку міжнародного транспорту та планування мережі TEN-T.

Спеціальний професійний досвід

- Добре знання і розуміння політики та законодавства ЄС у галузі транспорту;
- Добре знання і досвід роботи у впровадженні законодавства ЄС у галузі транспорту;
- Досвід у координації проектів, включаючи зв'язок з національними транспортними органами та міжнародними донорськими агенціями, та здатність надавати консультації на найвищому рівні;
- Досвід роботи у країнах TACIS/CARDS/колишніх країнах PHARE

Основний експерт 2: Координатор сектору залізничного транспорту

Кваліфікація та навички

- Вища освіта або еквівалент;
- Добре володіння англійською мовою, як письмовою так і усною;
- Знання російської або української мови розглядатиметься як перевага;
- Розвинуті комунікативні навички
- Здатність працювати у багатонаціональному колективі.



Загальний професійний досвід:

- Бажано 10 років загального професійного досвіду роботи у секторі розвитку транспорту, з яких 2 роки або більше спеціального досвіду в плануванні та організації роботи залізничного транспорту;
- Знання розвитку міжнародного транспорту та планування мережі TEN-T.

Спеціальний професійний досвід

- Добре знання політики ЄС у галузі транспорту;
- Досвід роботи у впровадженні законодавства ЄС у галузі транспорту;
- Досвід роботи у країнах TACIC/CARDS/колишніх країнах PHARE

Основний експерт 3: Координатор сектору дорожнього транспорту

Кваліфікація та навички

- Вища освіта або еквівалент;
- Добре володіння англійською мовою, як письмовою так і усною;
- Знання російської або української мови розглядатиметься як перевага;
- Розвинуті комунікативні навички
- Здатність працювати у багатонаціональному колективі.

Загальний професійний досвід:

- Бажано 10 років загального професійного досвіду роботи у секторі розвитку транспорту, з яких 2 роки або більше спеціального досвіду у дорожньому транспорті та/або у плануванні та організації роботи залізничного транспорту;
- Знання розвитку міжнародного транспорту та планування мережі TEN-T.

Спеціальний професійний досвід

- Добре знання політики ЄС у галузі транспорту;
- Досвід роботи у впровадженні законодавства ЄС у галузі транспорту;
- Досвід роботи у країнах TACIC/CARDS/колишніх країнах PHARE

Основний експерт 4: Координатор сектору морського та річкового транспорту

Кваліфікація та навички

- Вища освіта або еквівалент;
- Добре володіння англійською мовою, як письмовою так і усною;
- Знання російської або української мови розглядатиметься як перевага;
- Розвинуті комунікативні навички
- Здатність працювати у багатонаціональному колективі.

Загальний професійний досвід:

- Бажано 10 років загального професійного досвіду роботи у секторі розвитку транспорту, з яких 2 роки або більше спеціального досвіду в управлінні портом та/або у морському транспорті;
- Знання розвитку міжнародного транспорту та планування мережі TEN-T.

Спеціальний професійний досвід

- Добре знання політики ЄС у галузі транспорту;
- Досвід роботи у впровадженні законодавства ЄС у галузі транспорту;
- Досвід роботи у країнах TACIC/CARDS/колишніх країнах PHARE



### 6.1.2. Інші експерти

Резюме усіх інших експертів, крім основних, не будуть розглядатися до підписання контракту. Отже, їх не потрібно включати до тендерних пропозицій

Консультант повинен відібрати та найняти неосновних експертів згідно вимог, визначених в Організації та Методології і/або у цьому Технічному Завданні. У вимогах до таких експертів має зазначатися, чи будуть ці експерти довгострокові/короткострокові, старші/молодші, щоб було зрозуміло, яка ставка оплати праці, передбачена бюджетом, буде застосовуватися до кожної категорії експертів. Усі експерти мають бути незалежними і вільними від конфлікту інтересів у покладених на них обов'язках.

Підрядчик має право набирати колектив спеціалістів на короткострокові завдання та завдання середньої тривалості. Проте, хоч не виключно, знання в наступних областях мають бути присутніми у відбраного персоналу:

- Загальне знання комерціалізації та приватизації
- Міжнародне законодавство та законодавство ЄС
- Фінансування та позабюджетні механізми
- Транспортна безпека
- Комп'ютери та інформаційні системи
- Будівельні та проектувальні роботи
- Питання екології
- Мультимодальний транспорт
- Навчання
- Авіаційний транспорт і його організація
- Логістика

Процедури відбору Консультантом неосновних експертів мають бути прозорими та повинні ґрунтуватися на попередньо визначених критеріях, включаючи професійну кваліфікацію, знання мови та досвід роботи. Висновки спеціалістів, що здійснюють відбір експертів, мають бути оформлені письмово. Відібрані експерти мають бути затверджені Підрядним органом.

Слід пам'ятати, що державні службовці та інший персонал органів державного управління країни-бенефіціара не може найматися в якості експертів без попереднього письмового дозволу Європейської Комісії.

### 6.1.3. Допоміжний персонал та персонал підтримки

Витрати на персонал підтримки та на допоміжний персонал вважатимуться включеними до ставок оплати праці експертів.

## 6.2. Офісні приміщення

Офісні приміщення відповідних стандартів з площею приблизно 10 квадратних метрів на одного експерта, працюючого за контрактом, мають бути надані бенефіціаром.

## 6.3. Матеріально-технічне забезпечення, що надається Консультантом

Консультант має надати належну підтримку та забезпечити експертів технічними засобами. Зокрема, він відповідає за належне адміністративне забезпечення та забезпечення секретарськими і перекладацькими послугами, що дозволить експертам зосередитися на виконанні основних обов'язків. Консультант також зобов'язаний забезпечити надходження коштів, необхідних для підтримки діяльності за контрактом, а також регулярну та своєчасну оплату роботи персоналу проекту. Ці витрати повинні фінансуватися за рахунок ставок оплати праці Консультанта.



Консультант має гарантувати технічне обладнання, щоб співробітники проекту (включаючи основних та інших експертів, персонал підтримки) більш ефективно виконували свої задачі. Це включає обладнання для офісу (-ів), таке як комп'ютери, меблі, телефони, принтери, факси, копіювальні машини. Ці витрати повинні фінансуватися за рахунок ставок оплати праці Консультанта.

Якщо в якості Консультанта виступає консорціум, необхідно провести відповідні заходи, які забезпечать максимальну гнучкість при виконанні проекту. Не слід проводити заходи з розподілу робіт за контрактом між членами консорціуму у відсотковому співвідношенні.

#### **6.4. Обладнання**

Жодне обладнання не повинно закуповуватися в рамках цього контракту на надання послуг від імені Підрядного органу чи передаватися Підрядному органу після закінчення контракту. Будь-яке обладнання, що має бути придбане країною-бенефіціаром для цілей цього контракту, повинне закуповуватися через окремі тендерні процедури щодо закупівель.

#### **6.5. Додаткові витрати**

Сума асигнувань на додаткові витрати за цим контрактом складає 550 000 євро. Ця сума має бути включена до бюджету без змін.

Асигнування на додаткові витрати покривають відповідні додаткові витрати за цим контрактом. Ці асигнування не можуть використовуватися для відшкодування витрат, які мають бути передбачені Консультантом у ставках оплати праці, як зазначено вище. Їх використання регламентується положеннями "Загальних умов" і примітками, що містяться у Додатку V до контракту. До додаткових витрат належать:

а) Семінари і тренінги

б) Витрати, пов'язані з розповсюдженням

в) Місцеві та міжнародні транспортні витрати та добові для місій, які здійснюватимуться у рамках цього контракту з операційної бази в країні-бенефіціарі, як зазначено у параграфі 5.1

До того як витратити кошти на заходи, пов'язані з пунктами (а) та (б) Додаткових витрат Консультант має отримати попередній дозвіл від Підрядного органу у письмовій формі.

Жодних виплат не повинно здійснюватись з бюджету Додаткових витрат на оплату праці експертів.

Під час виконання контракту Консультант може затребувати у Підрядного органу перерахування коштів зі ставок оплати праці на додаткові витрати. Це вимагатиме попередньої письмової згоди Підрядного органу. Перерахування коштів з Додаткових витрат до фонду оплати праці не допускається.

Будь-які суми добових на організацію місій в рамках цього контракту з операційної бази у країні - бенефіціарі не повинні перевищувати ставки добових, наведені на веб-сайті [http://europa.eu.int/comm/europeaid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm) на початку кожної місії.

#### **6.6. Аудит витрат**

Асигнування на проведення аудиту витрат стосується виплати винагороди аудиторам, на якого покладено аудит витрат за цим контрактом з метою виплати попередніх внесків, якщо такі передбачаються, та/або проміжних внесків, якщо такі передбачаються.

Асигнування на проведення аудиту витрат за цим контрактом складають 30 000 євро. Ця сума має бути включена до бюджету без змін. Ця сума не може бути зменшена, проте, може бути збільшена під час виконання контракту.



## 7 ЗВІТИ

### 7.1. Вимоги до звітності

Вимоги до звітності наводяться у Ст. 26 "Загальних умов". Проміжні звіти про хід робіт мають подаватися кожні шість місяців протягом усього періоду виконання контракту. Ці звіти мають супроводжуватись відповідним рахунком-фактурою, фінансовим звітом та звітом про проведення аудиту витрат згідно Ст. 28 Загальних умов. Проект Початкового звіту має подаватися через три місяці від дати початку контракту. Наприкінці терміну виконання контракту має бути подано кінцевий звіт, остаточний рахунок-фактуру та фінансовий звіт, який має супроводжуватися звітом про проведення аудиту витрат. Проект кінцевого звіту подається принаймні за місяць до завершення періоду виконання контракту. Зверніть увагу на те, що ці проміжні та кінцеві звіти є додатковими до документів, які вимагаються згідно Розділу 4.2. цього Технічного завдання.

Кожний звіт має складатись з описової частини та фінансової частини. Фінансова частина має містити детальний опис часових внесків експертів, додаткових витрат та асигнування на проведення аудиту витрат.

На додаток до згаданих вище офіційних звітів, Консультант має надавати інформацію про хід виконання проекту, яку може зажадати Керівник Проекту від ЄК, а також регулярно інформувати Керівника Проекту від ЄК про політичні, економічні та інституційні події, що стосуються цього проекту. Консультант повинен надати Керівникові Проекту від ЄК примірники всіх технічних звітів і публікацій, які здійснюються в рамках цього контракту. Засідання Консультанта та Керівника проекту від ЄК організуються так часто як це потрібно. Крім того, до завершення терміну дії контракту Консультант повинен надати Підрядному органу комп'ютерний диск з усіма документами/звітами/публікаціями, створеними під час виконання проекту.

### 7.2. Подання та схвалення звітів про хід робіт

Початковий, проміжні та кінцевий звіти мають бути підготовлені англійською мовою, перекладені українською і відповідати формату, затвердженому Європейською Комісією (на вимогу Керівника проекту від ЄК)

Звіти, створені під час виконання проекту подаються Консультантом:

- Керівнику проекту від ЄК: 3 примірники англійською мовою та 2 примірник українською мовою;
- Партнеру за проектом: 1 примірник англійською мовою та 2 примірники українською мовою;
- Національному координаційному бюро: 1 примірник англійською мовою та 1 примірник українською мовою;
- Групі моніторингу ТАСІС: 1 примірник англійською мовою та 1 примірник українською мовою.

Зауваження: кількість копій, наведених вище, може регулюватись Керівником проекту від ЄК.

Звіти подаються у друкованому вигляді та в електронному форматі (як єдиний файл у програмі Word).

Керівник Проекту від ЄК є відповідальним за схвалення звітів. Партнеру за Проектом пропонується подавати Керівникові Проекту від ЄК зауваження стосовно звіту.



### **7.3 Конфіденційність та авторські права**

Жодні звіти або документи не повинні надаватися третім сторонам без попередньої згоди Підрядного органу. Консультант повинен приділяти особливу увагу конфіденційності інформації. У звітах, а також заявах для преси тощо, зроблених Консультантом, має чітко зазначатися, що їхній зміст відображає думку Консультанта, а не думку Європейської Комісії

Авторське право на усі звіти та інші матеріали, підготовлені за цим контрактом, належить Підрядному органу.

## **8 МОНІТОРИНГ ТА ОЦІНКА**

Моніторинг проекту здійснюватиметься у відповідності до стандартних процедур.

Моніторинг та оцінка ґрунтуватимуться на результатах періодичної оцінки прогресу у досягненні конкретних результатів проекту та реалізації його цілей.

### **8.1. Визначення показників**

Під час виконання контракту між Підрядним органом і Консультантом, за необхідністю підтриманим Консультантом моніторингу, буде погоджено відповідні об'єктивно вимірювальні показники. Вони можуть бути кількісними: міри кількості, включаючи статистичні твердження; або якісними: висновки і сприйняття вийшли із суб'єктивного аналізу. В усіх випадках вимірювальні показники мають забезпечити обґрунтовані, корисні, практичні та порівнянні одиниці виміру динаміки для досягнення очікуваних цілей.

Перший перелік з визначенням таких показників буде представлено у Початковому звіті.

### **8.2. Спеціальні вимоги**

Немає.

- 
- 
-



## 9 ДОПОВНЕННЯ А: СТРУКТУРА ЛОГІЧНОЇ МАТРИЦІ

Лише частини вказані нижче повинні бути заповнені оферентами:

	Логіка втручання	Індикатори що підлягають об'єктивній перевірці	Джерела перевірки	Припущення та ризики
Мета	<p>Підтримка розвитку широкої транспортної стратегії та плану дій, та початок впровадження погоджених пріоритетів відносно:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Покращення володіння управлінням глобального сектору</li><li>• Інтеграція до мережі ТЄМ</li><li>• Узгодження з правилами і стандартами ЄС</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Збільшення доходу державного бюджету накопиченого транспортним сектором</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Національна статистика</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Тривала державна підтримка реформ</li></ul>
Ціль(і)	<p>Допомога Міністерству транспорту та зв'язку в:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Покращенні управління транспортного сектора та частково під – сектора</li><li>• Створенні умов для погодження дійового та ефективного функціонування різних видів транспорту</li><li>• Можливості взаємодії мереж з мережею ТЄМ</li><li>• Підвищенні технічної модернізації транспорту, його стандартизації та узгодження</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Збільшення рівня інвестування в транспортний сектор (розподіл фінансування Міжнародними Фінансовими установами в транспортний сектор)</li><li>• Темп змін у транспортному законодавстві</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Національна статистика</li><li>• Гранти т доповіді Міжнародних Фінансових установ</li><li>• Національні правові публікації</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Бажання з боку уряду прийняти реформи в сруктурі управління та правових рамках ключових зон сектору</li></ul>



	Логіка втручання	Індикатори що підлягають об'єктивній перевірці	Джерела перевірки	Припущення та ризики
	<p>зі стандартами ЄС</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Покращення фінансування транспортного сектору</li><li>• Покращення комплексних процедур</li><li>• Покращення інтермодальності та логістики</li></ul>			
Результати	<ul style="list-style-type: none"><li>• Стратегія та план дій національного транспортного сектору визначені та ухвалені</li><li>• Плани прогнозів руху розроблено</li><li>• Список короткострокових та довгострокових інфраструктурних проектів визначено</li><li>• Інституціональні та регуляторні заходи в транспортному секторі визначені та ухвалені/впроваджені</li><li>• Визначено інноваційні механізми транспортної інфраструктури</li><li>• Підготовлено стратегічну Дорожню Карту для української авіації в контексті політики Єдиного Неба</li><li>• Створено рекомендації для</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Питання /угода щодо національної транспортної стратегії та плану дій</li><li>• Питання/угода щодо інституційних домовленостей та правових актів стосовно національної транспортної стратегії/впровадження плану дій</li><li>• Число кількості оцінок /досліджень</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Доповіді міжнародних фінансових установ</li><li>• Доповіді по проектам</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Безперервність наявності та діяльності персоналу бенефіціаріїв</li><li>• Відсутність несприятливих політичних та економічних умов</li></ul>



	Логіка втручання	Індикатори що підлягають об'єктивній перевірці	Джерела перевірки	Припущення та ризики
	<p>мультимодальної транспортно - логістичної системи</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Запропоновано об'єднання комплексних технологій з ЄС</li><li>• Надано оцінку залізничних, дорожніх, морських реформ</li><li>• Проведено необхідні оцінки, техніко – економічне обґрунтування, аналізи, ітд.</li></ul>			
		Специфікація вхідних даних	Специфікація ресурсів	
<b>Діяльність</b>	<b>Для заповнення оферентами.</b>	Для заповнення оферентами. Оференти повинні вказати тут кількість часу витраченого на експертизу протягом робочих днів на запропонований вид діяльності, і задіяних ключових експертів чи експерта.	Для заповнення оферентами	Для заповнення оферентами
			<b>Передумови:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Триваючий вступ України до існуючих угод, що відносяться до Європейської політики сусідства</li><li>• Триваюча участь в пан – Європейських організаціях (ЄКЦА, ітд.)</li></ul>

До уваги оферентів: необхідна для даної таблиці інформація, є частиною Технічної пропозиції і не повинна вміщувати інформації з фінансових питань.



## 10 ДОПОВНЕННЯ В: ТАБЛИЦЯ ОЧІКУВАНИХ РОБОЧИХ ДНІВ ЗА МІСЯЦЬ

Для заповнення оферентами

	Місяць ь 1	Місяць ь 2	Month 3	Місяць ь 4	Місяць ь 5	Місяць ь 6	Місяць ь 7	Місяць ь 8	Місяць ь 9	Місяць ь 10	Місяць ь 11	Місяць ь 12	Рік 1 <sup>**</sup>	Сума наростаючим підсумком
Довгострокові експерти														
Лідер групи														
Старші експерти														
Молодші експерти														
Короткострокові експерти														
Старші експерти														
Молодші експерти														

До уваги оферентів: необхідна для даної таблиці інформація, є частиною Технічної пропозиції і не повинна вміщувати інформації з фінансових питань.

<sup>\*\*</sup> Дані повинні бути представлені на весь період тривання проекту, в разі необхідності слід додати подальші місяці



# **Appendix D**

## **The Order and Letter of the Minister**



## Appendix D: The Order and Letter of the Minister

### MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF UKRAINE

№ 1344

Date: 05/11/2008

On approval of the Steering Committee membership on issues of the TA Project implementation  
“Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T”

With purpose of appropriate implementation of the section “Transport” of National Action Plan Tacis for Ukraine 2005 and in line with the TA Project ToR “Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T”

#### I ORDER:

1. To approve membership of the Steering Committee on issues of the TA Project implementation “Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T” (hereinafter as Project) – attached.
2. Urbanskiy I.A., Fomenko K.O., Badagov V.F., Davydov O.M., Rabotnyov V.G., Sergienko L.G., Gurdjos V.M., Melnichuk V.O., Myronenko A.O. - – in line with paragraph 4.1.1 of the Project ToR should do following:
  - 2.1. establish and approve membership of relevant Working Groups for supervision of the Project (for each Work package);
  - 2.2. within the competence area to ensure preparation and provision of the information and data required for implementation of the Project to International experts.
3. The responsibility for realization of the Project tasks is delegated to:
  - Deputy Minister Fomenko K.O. – WP 1;
  - Deputy Minister Badagov V.F. – WP 2;
  - Head of Ukravtodor Gurdjos V.M. – WP 3;
  - Deputy Minister – Head of State administration of automobile transport Sergienko L.G. – WP 4;
  - Deputy Minister – Director of State maritime and river transport department Rabotnyov V.G. – WP 5;
  - Deputy Minister – Head of State aviation administration Davydov O.M. – WP 6;
  - Deputy Minister Urbanskiy I.A. – WP 7, 8, 9.
4. State administration of the railway transport of Ukraine (Melnichuk V.O.), State Enterprise “State autotransport research & design development institute” (Redzyuk A.M.) – in line with paragraph 6.2. of the Project ToR – to accommodate office of The Project consultants in administrative building of State Enterprise “State research & development centre of the railway transport of Ukraine» by address: Kyiv, I. Fedorova street, #39 and Team Leader office in administrative building of the State Enterprise “State autotransport research & design development institute” by address: Kyiv, Peremoga avenue, #57.
5. State Enterprise “State autotransport research & design development institute” (Redzyuk A.M.) - to ensure scientific and methodology guidance for Project implementation..



6. State Enterprise "State research & development centre of the railway transport of Ukraine» (Samsonkin V.M.) (Kyiv, I. Fedorova street, #39), State economy& technology university of transport (Gabi V.V.) (Kyiv-49, Lukashevich street #19), in line with of the Project ToR for WP 9 – to provide premises (for 50 – 100 persons) for training, seminars, etc.
7. The control for execution of this order is delegated to the Deputy Minister I.A.

Signed  
Minister  
**Yosyp Vinskiy**

**Ministry of Transport and Communications of Ukraine**

07/11/2008  
№7913.12.14-08

Dear Mr. Rasbash,

With high respect we address you with the following:

In accordance with the government instruction, the MoTC is currently working on the identification of the guidelines of structural reform and means of its implementation; in particular, the issue of receiving investments in order to minimise negative consequences of the world financial crisis in the transport sector.

With the purpose of overall analysis of this issue, we are pleased to invite you and other experts of the TEN-T Project to participate in working out of the issues of structural reform and measures for their implementation in the transport sector, with proposals as for possible ways for receiving of the investments.

Assuring you in my highest esteem,

Yosyp Vinskiy  
Minister of Transport



# **Appendix E**

## **The mandate for the Steering Committee**



## **Appendix E: The mandate for the Steering Committee**

In pursuance of the wider objectives of the various programmes of cooperation between the Government of Ukraine and the European Union and in compliance with the order of the Minister of Transport № 1344 dated 5/11/2008 which established the necessity for a Steering Committee to oversee the work of the project (Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T funded by the European Union), the mandate of the Steering Committee is here-in after elaborated.

### **Overall Objective of the Steering Committee**

To promote and coordinate such actions as are considered necessary to improve the command of transport sector management including cross-sectoral issues such as economics, finance, energy, environment, social and human resources.

In doing so, the Steering Committee will have regard to the integration of transport systems of Ukraine into the TEN-T network in coherence with the European Commission's White Paper on Transport and to harmonizing state regulations concerning transport with those of the European Union.

### **General Recommendations to the Minister of Transport**

The Steering Committee will provide the Minister of Transport with general advice and recommendations regarding the following:

- i. Progress of the project Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T funded by the European Union ( The Project) ;
- ii. Progress of all pertinent projects in the transport sector and especially those funded by the European Union;
- iii. Preparations for and the implementation of Sector Budget Support;

### **Specific Recommendations to the Minister of Transport**

The Steering Committee will make specific recommendations to the Minister of Transport concerning:

- i. An Immediate Action Plan 2009 /2010 (to mitigate the effects of the current global economic situation)
- ii. A national transport policy
- iii. Sub-sector development strategies for each mode of transport
- iv. The Financial Agreement for Sector Budget Support and subsequent programmes and reports pertaining to its implementation;
- v. Reforms necessary to contemporise legislation and sector management;
- vi. The extent and performance of a Ukraine National Strategic Transport Network (UNSTRAN);
- vii. The content of a 5 year multi-annual master plan (MAP) for the development and management of UNSTRAN for 2011 to 2015 and subsequent plans for 2012 to 2016, 2013 to 2017 and annually thereafter:
- viii. The content of long term plans for the development of the UNSTRAN to 2030;

In realising their responsibilities The Steering Committee will have regard to the following:

The development and implementation of the Ukraine Transport Information System (UTIS) that will provide information of the UNSTRAN necessary for government, investors and operators using internet, Geographic Information Systems (GIS) and other modern processes.



Instigating the appropriate procedures necessary for updating and sustaining such plans and programmes for the years after the completion of the project including the institutional and organisational arrangements needed to provide the authority necessary to prepare national transport plans and programmes as well as the financial, human and resources

**3.9.1 Initially the key subjects under consideration by the Steering Committee will be elaborated in 9 work packages in the Project.**

- Work package 1 Policy, regulatory, institutional and infrastructure financing issues
- Work package 2 Rail transport
- Work package 3 Road infrastructure
- Work package 4 Road transport
- Work package 5 Maritime and Inland water transport.
- Work package 6 Airports and air transport
- Work package 7 Crosscutting issues
- Work package 8 Sector strategy and plan
- Work package 9 Human Resources Development

Working Groups will be established to elaborate the issues according to each of the above mentioned work packages and are required to report regularly to the Steering Committee. The Steering Committee may appoint other ad hoc groups as considered necessary.

The Steering Committee will function in accordance with its constitution.

Membership of the Steering Committee is listed below.

No	Name	Position
1	Igor Urbanskiy	Deputy Minister, Head of Steering Committee
2	Kateryna Fomenko	Deputy Minister
3	Volodymir Badagov	Deputy Minister
4	Olexandr Davydov	Deputy Minister – Head of State Aviation Administration
5	Leonid Sergienko	Deputy Minister – Head of State Autotransport Administration
6	Volodymir Rabotnyov	Deputy Minister – Director of State Department of Maritime and River Transport
7	Vasil Melnichuk	General Director of State Railway Transport Administration
8	Mykola Berezovskiy	Deputy Head of State Road Service of Ukraine
9	Grygory Legenkiy	Director of Department of Transport Systems Development and Coordination, MoTC
10	Yury Gerjod	Director of Safety and Security in the Fields of Transport and Communications Department, MoTC
11	Lina Tarasova	Director of Juridical Department, MoTC
12	Alim Demchuk	Director of Financial Regulation and Social-Economic Policies Department, MoTC
13	Myhailo Makarenko	Director of Railway Transport Department, MoTC
14	Gennadiy Rak	Head of Foreign-Economic Relations Department, MoTC
15	Antonina Myronenko	Head of HR Department, MoTC



No	Name	Position
16	Karapischenko Tetiana	Deputy Head of Finance Department, MoTC
17	Kolosova Viktoria	Head of Financial organizations cooperation Department, MoF (at the consent)
18	Yefremov Olexander	Head of Sectoral cooperation in the framework of European good-neighbourliness, Department of EC cooperation, MoE (at the consent)
19	Douglas Rasbash	Team Leader, Support to TEN-T Integration of Ukraine Project (at the consent)
20	Hans Rhein	First Secretary Head of Operation Section III (at the consent)
21	Jurate Yuodsnukyte	Transport sector projects coordinator, EC Delegation in Ukraine (at the consent)



# Appendix F

## Logical Framework



## Appendix F: Logical Framework

	Intervention Logic	Objectively Verifiable Indicators	Source of Verification	Assumptions and Risks
<i>Objective</i>	<p>Support the development of a comprehensive transport strategy and action plan, and start implementing agreed priorities in view of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Improved command of the global sector management</li> <li>➤ integration into the TEN-T network</li> <li>➤ harmonisation with EU rules and standards</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Increase the contributions to the state budget of revenue generated by the transport sector</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ National statistics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Long term Government support to the reforms</li> </ul>
<i>Purpose(s)</i>	<p>Support the Ministry of Transport and Communications in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Improving management of the transport sector and particular sub-sector management</li> <li>➤ Creating conditions for reconciling different modes of transport to function in an efficient and effective manner</li> <li>➤ Ensuring interoperability with TEN-T network</li> <li>➤ Promoting technical transport modernisation, standardisation and harmonisation with EU standards</li> <li>➤ Promoting better financing of transport sector</li> <li>➤ Improving cross-cutting procedures</li> <li>➤ Promoting intermodality and logistics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Increase in the level of investment in the transport sector (share of IFIs' funding for transport sector)</li> <li>➤ Pace of change in the transport legislation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ National statistics</li> <li>➤ IFI grants &amp; reports</li> <li>➤ National legal publications</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Willingness on the part of the Government to take forward reforms in the management structure and legal framework of the key areas in the sector</li> </ul>



	Intervention Logic	Objectively Verifiable Indicators	Source of Verification	Assumptions and Risks
<i>Results / Outputs</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ National transport sector strategy and action plan is defined and agreed</li> <li>➤ Immediate Action Plan published</li> <li>➤ Transport Sector Planning Scenarios developed</li> <li>➤ Transport Demand and Traffic Forecasts prepared</li> <li>➤ Training Needs identified</li> <li>➤ National Transport Policy defined</li> <li>➤ National Transport Strategy defined through synthesis of:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selected Measures and Reforms for the Rail Sector</li> <li>- Selected Measures and Reforms for the Road Infrastructure</li> <li>- Selected Measures and Reforms for the Road Transport</li> <li>- Selected Measures and Reforms for Maritime and Inland water Transport</li> <li>- Selected Measures and Reforms for the Aviation Sector</li> <li>- Selected Measures and Reforms for Multi-modal Transport</li> </ul> </li> <li>➤ Short and long term action plans for TEN-T Integration formulated</li> <li>➤ List of Priority Investment Projects and Financing Options identified</li> <li>➤ Training, Capacity Development and Coordination Events held</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Delivery of outputs, their acceptance and approval by the Steering Committee.</li> <li>➤ Action by the MoTC and the GoU to approve the Transport Policy and Strategy.</li> <li>➤ Action by MoTC to approve the list of priority investment projects</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ MoTC's approvals</li> <li>➤ Project reports</li> </ul>	<p><b>Assumptions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Political context and economic conditions allow reforms</li> <li>- Continued support from the GoU to the process of reforms</li> <li>- Continued or increased support from the IFIs in the region</li> <li>- Proper response of the market and of potential private investors</li> <li>- Adhesion to the existing agreements under the ENP and participation in pan-European transport organisations.</li> <li>-</li> </ul> <p><b>Risks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence of a comprehensive sector policy</li> <li>- Changes in the priorities of the GoU as a result of political or economic changes</li> <li>- Intensity of the project activities and lack of capacity at the MoTC to keep up.</li> </ul>



Activities		Specification of Inputs	Specification of Resources	Assumptions
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Project Management and Coordination</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 918 Person Days</li> </ul>	<b>3.9.2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Project is in line with government's priorities</li> </ul>
<b>WP 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Stage 1 - Support to the State Budgetary Support Programme</i></li> <li>➤ Stage 2 - Strengthening the transport sector management</li> <li>➤ <i>Stage 3 - Strengthening Strategic Planning and Information Management</i></li> <li>➤ <i>Stage 4 - Provision of financial mechanisms for development, maintenance and management of infrastructure</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 729 Person Days</li> </ul>	<b>3.9.3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Willingness to make progress towards the implementation of in ENP Action Plan</li> <li>➤ A transport policy can be defined and agreed. MoTC can cope with the intensity of the activities</li> <li>➤ Sub-sectors are given a clear mandate to develop reform and investment plans</li> </ul>
<b>WP 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - Definition of the development scenarios</li> <li>➤ Stage 2 - Strategy of European Integration</li> <li>➤ Stage 3 - Identification of the list projects</li> <li>➤ Stage 4 - Assistance to restructuring and economic regulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 993 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Commitment to restructuring, divestment of non-core assets, open access to third party operators</li> <li>➤ Projects identified are feasible;</li> <li>➤ Transport policy stipulates new arrangements for managing the railway sector</li> </ul>



Activities		Specification of Inputs	Specification of Resources	Assumptions
WP 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - (TENT-T) Road extension and forecast</li> <li>➤ Stage 2 - Organization and funding mechanisms</li> <li>➤ Stage 3 - Road Safety</li> <li>➤ Stage 4 - Identification of the list infrastructure projects</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 782 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ukravtodor is willing to reform sector management</li> <li>➤ Data is available at an appropriate level of detail.</li> <li>➤ Ukravtodor provides budget information.</li> <li>➤ Police will cooperate and release data on road safety</li> </ul>
WP 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - Analysis of road transport market</li> <li>➤ Stage 2 - Assessment of coherence with European rules</li> <li>➤ Stage 3 - Identification of projects</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 595 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤</li> </ul>
WP 5a	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Stage 1 - Appraisal of port performance</i></li> <li>➤ <i>Stage 2 – Preparation of port policy and strategy</i></li> <li>➤ <i>Stage 3 – Development planning</i></li> <li>➤ <i>Stage 4 - Assistance with reorganisation/ implementing competition strategy</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 965 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ The port authorities will embrace reforms</li> <li>➤ The port sector can be rationalised</li> <li>➤ Investment will be available for improving inland waterways</li> <li>➤ Private sector participation is encouraged</li> </ul>
WP 5a	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Stage 1 - Appraisal of Inland Waterways Performance</i></li> <li>➤ <i>Stage 2 - Development Planning</i></li> <li>➤ <i>Stage 3 - Identify infrastructure projects</i></li> <li>➤ <i>Stage 4 - Assistance with reorganisation/ implementing competition strategy</i></li> </ul>			



Activities		Specification of Inputs	Specification of Resources	Assumptions
WP 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - Market Access and Regulation</li> <li>➤ Stage 2 - Airports</li> <li>➤ Stage 3 - Upgrade the SAA's safety oversight</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 361 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sufficient progress made towards objective through existing projects</li> <li>➤ A policy is in place to meet EU requirements</li> <li>➤ Ratification of international convention and adoptions possible</li> </ul>
WP 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - Multimodal transport</li> <li>➤ Stage 2 - Logistics technology</li> <li>➤ Stage 3 - Cross border issues</li> <li>➤ <i>Stage 4 – Informatics and telematics in the transport sector</i></li> <li>➤ <i>Stage 5 – Transport sector environmental and energy action plan</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 784 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Enabling framework for MMT can be created</li> <li>➤ International agreements for harmonisation are ratified</li> <li>➤ Galileo Technology can be implemented in an acceptable timeframe</li> </ul>
WP 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - Transport Strategy</li> <li>➤ Stage 2 - Forecast and Transport Balance</li> <li>➤ Stage 3 - Action planning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 729 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ A transport policy and strategy can be agreed</li> <li>➤ Users will pay principle will be applied.</li> <li>➤ Projects identified are included in sub-sectoral investment programmes.</li> </ul>
WP 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stage 1 - Preparation and set up</li> <li>➤ Stage 2 - Training Needs Analysis and Training Strategy</li> <li>➤ Stage 3 - Implementation and evaluation of training programme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 645 Person Days</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cooperation of Personnel Department</li> <li>➤ Trainers can be identified to be trained</li> <li>➤ Support for administration of questionnaires</li> <li>➤ Suitable participants are identified and they can dedicate time</li> </ul>



# **Appendix G**

## **List of meetings and documents**



## Appendix G: List of meetings and documents

### A. List of meetings held

#	DATE	RESPONSIBLE	COMPANY	MEETING TITLE	ATTENDEES
1	15/09/2008	Douglas Rasbash	EC	Inaugural Project Management	
2	15/09/2008	Douglas Rasbash	MoTC, EC, Project	Meeting with EC, MoTC	MoTC Head of Dpt, EC Head of Dpt, EC Project Manager, DR, EA, EZ
3	16/09/2008	Douglas Rasbash	MoTC	Briefing	Ebby Adhami, Douglas Rasbash, Anthony Pearce, Mirosław Klympusch, etc
4	02/10/2008	Marie France Lagraulet	MoTC	First meeting for overview	Mr Makarenko, Mr Mironenko,
5	06/10/2008	Marie France Lagraulet	UZ	First meeting for overview	Mr Krantz
6	07/10/2008	Marie France Lagraulet	MoTC	Meeting about TEN-T	Mrs Oksana Reyter
7	09/10/2008	Perviz Kassamaly	MoTC, HRD	Introduction, data collection	DR, PK, A. Mironenko, V. Bondarenko, O.Dyachuk
8	14/10/2008	Martin Kerridge	MoTC	Policy and Budget Working Group	WG members
9	14/10/2008	Marie France Lagraulet	Institute for transport	Meeting about Multimodal	Mrs Shum
10	15/10/2008	Douglas Rasbash	MoTC		DR, PK,G. Legenkyi, A. Kuzmenko, N.Atamanchuk, S.Lipinska, A.Malakov, V.Bondarenko, A. Dyachuk
11	15/10/2008	Marie France Lagraulet	UZ	Information collection	Mr Krantz
12	16/10/2008	Perviz Kassamaly	MoTC, HRD	Data collection	DR, PK, A. Mironenko, V. Bondarenko, O.Dyachuk
13	16/10/2008	Douglas Rasbash	MoTC	Revised ToR	DR, PK, MK and many others see attendance list



Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T  
Inception Report

#	DATE	RESPONSIBLE	COMPANY	MEETING TITLE	ATTENDEES
14	16/10/2008	Marie France Lagraulet	Railway Institute	Meeting local expert	Mr Mironenko
15	19/10/2008	Eddy Declercq	MoTC	First meeting for overview	Mr Hallas, Olga Senyuc
16	20/10/2008	Eddy Declercq	Office	Meeting local expert	Eddy Declercq, Olga Senyuk, Mr keruchenko
17	24/10/2008	Martin Kerridge	MoTC	Policy and Budget Working Group	WG members
18	30/10/2008	Perviz Kassamaly	MoTC, HRD	Working Group	HRD Departments Heads of MoTC, State Enterprises, Project Staff
19	03/11/2008	Anthony Pearce and Martin Kerridge	Ukravtodor	Cooperation	Myroslav Klimpush
20	03/11/2008	Douglas Rasbash	Transport Academy	Introduction to Deputy Director of Transport Academy	Anthony Pearce, Alla Novikova
21	03/11/2008	Anthony Pearce		Meeting with local expert	A. Novikova, V. Ageev, A. Pearce, M. Kerridge
22	03/11/2008	Anthony Pearce		Meeting with local expert	A. Novikova, M. Klympush, Martin Kerridge
23	04/11/2008	Hans Mohrmann	Dutch Embassy	Obtaining information	Bas Wels, Embassy of Embassy of the Kingdom of the Netherlands, Secretary
24	04/11/2008	Hans Mohrmann	Transport Academy	Introduction to Deputy Director of Transport Academy	Alla Novikova
25	04/11/2008	Douglas Rasbash	MoTC	Discussion of state policy and transport support	Deputy Minister Urbansky, Ebby Adhami
26	05/11/2008	Hans Mohrmann	Logistics Platform	Discussion of "dry port" concept in aviation	Katerina Bassova, Project Manager
27	05/11/2008	Hans Mohrmann	Promarketing	Obtaining information	Dirck Smits van Oyen, Director
28	06/11/2008	Anthony Pearce	Ukravtodor	Obtaining information	Vadim Gurjhos, Chairman, Tereziya Babych



Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T  
Inception Report

#	DATE	RESPONSIBLE	COMPANY	MEETING TITLE	ATTENDEES
29	06/11/2008	Hans Mohrmann	Transport Academy, External Relations Department of the SAA	ToR discussion	Alla Novikova, Olena Melnyk
30	07/11/2008	Anthony Pearce	EBRD	Obtaining information	Andre Kuusvek, Mark Magaletsky, Anthony Pearce, Martin Kerridge, Hans Mohrmann
31	07/11/2008	Hans Mohrmann	National Aviation University	To discuss the draft action plan for the implementation of a Safety Management System for the SAA	Alla Novikova, Davydenko Mikhail
32	11/11/2008	Douglas Rasbash	Project Office	Experts' Team Meeting	Local and International Experts, Project Staff
33	11/11/2008	Hans Mohrmann	KLM/Air France	Getting overview of the current situation in aviation sector	Arvin Alagh, General Manager
34	12/11/2008	Douglas Rasbash	EUD		Martin Kerridge
35	12/11/2008	Hans Mohrmann	Twinning TACIS and Accession TRACECA		Sylvian Ladiesse, Marc Graille
36	13/11/2008	Perviz Kassamaly	MoTC HRD	Training needs assessment, WG agenda November 26	Antonina Myronenko, Olexander Diachuk
37	13/11/2008	Martin Kerridge	MoTC WG SBS	Working Group	Douglas Rasbash and MoTC and EU experts
38	14/11/2008	Douglas Rasbash	Project Office	Financial crisis	Group of experts
39	15/11/2008	Marie France Lagraulet	Moldova Railway		
40	20/11/2008	Eddy Declercq	MoTC	Working Group	WG members
41	20/11/2008	Martin Kerridge	Geomatic	UTIS	Artur Barcikowski
42	20/11/2008	Perviz Kassamaly	MoTC, HRD	EL TNA pilot, Training Coordination, WG meeting agenda	PK, Olena Sanina, AM, OD



Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network TEN-T  
Inception Report

#	DATE	RESPONSIBLE	COMPANY	MEETING TITLE	ATTENDEES
43	20/11/2008	Marie France Lagraulet	Railway Institute	Meeting local expert	Mr Mironenko
44	25/11/2008	Douglas Rasbash	Project Office	Experts' Team Meeting	All experts
45	26/11/2008	Perviz Kassamaly	MoTC, HRD	Training Coordination, Task Force	DR, PK, OS HRD WG members
46	26/11/2008	Marie France Lagraulet	French Ministry of transport		
47	26/11/2008	Marie France Lagraulet	French National Railway Safety Agency		Segretain
48	26/11/2008	Marie France Lagraulet	European Rail Agency		J/C. Pichant, O.Slla
49	27/11/2008	Marie France Lagraulet	Railway Institute	Meeting local expert	Mr Mironenko



B. List of Document Received and Reviewed

#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
1	1051-p	Order	On Approval of Marine Ports Development in Ukraine for the period till 2015	Розпорядження Про Схвалення стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року	Glossary; strategy objective; main problems of sector; problems analysis; main directions for strategy development; financing; expected results	WP5
2	621	Regulation	On Development of Forecast and Program Documents for the economic and social development and on the composition of state budget draft	Постанова про розроблення прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку та складання проекту державного бюджету	Order of budget development and split of responsibilities between different Ministries and Establishments	MIX
3	n/a	Law	State Forecasting and economic development of Ukraine	Закон України Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України	General description; list of needed forecasting documents; responsibilities by sectors and by regions; summary	MIX
4	504-p	Order	On Concept approval on improvement of forecasting and program documents on social-economic development in UA	Розпорядження Про схвалення Концепції вдосконалення системи прогнозних і програмних документів з питань соціально-економічного розвитку України	Concept description	MIX
5	217	Regulation	On changes to the Regulation on State Program for the development of country roads of general use	Постанова про внесення змін до Постанови № 710 Про затвердження Державної Програми розвитку автомобільних доріг загального користування	Program objective, means of program implementation; traffic safety issue; environment protection issue; expected results; financing - scope and source; schedule	WP3



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
6	925-p	Order	On approval of State Concept for the development of road sector for 2005-2007	Розпорядження Про схвалення Концепції державної програми розвитку дорожнього господарства на 2005-2007 роки	Concept scope; main data of roads; objective of the program; comparative analysis of different execution options; selection of the optimal option and determination of the implementation scheme; expected results and evaluation; evaluation of needed resources; main conclusions	WP3
7	710	Regulation	On approval of State Program for the development of country roads of general use	Постанова про затвердження Державної програми Програми розвитку автомобільних доріг загального користування	The base of the Program; objective; implementation scheme; main tasks and activities; development of roads; safety issue; environment issue; HR and social protection; expected result; financial resources; amount and source of financing; financing schedule; list of invalid laws and orders	WP3
8	n\ a	Draft	Concept for the transport sector of Ukraine development for the period till 2020	КОНЦЕПЦІЯ розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року	current status and problems of transport sector; problem analysis; concept objective; main ways of concept implementation; safety issue; main directions for EU integration; export of transport services; major investment projects for 10 years; main development directions by means of transport; comparative problem solving analysis; concept resources-financing, legal, HR; expected Concept results	mix



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
9	n/a	Strategy	Energy Strategy of Ukraine till 2030	Енергетична стратегія України на період до 2030 року	General description; forecast of energy-power resources balance; strategy for the Sector development; nuclear sector strategy; coal sector strategy; oil sector strategy; priority development directions; energy safety; state regulation of the sector; financing of the sector; EU integration; HR; legal basis; conclusion	mix
10	1001	Regulation	On approval of State strategy for the regional development + Strategy for the regional development	Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року + Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 року	General description; economic status of UA comparing to EU and Common Wealth countries; inter-regional disproportions; demographic situation; economic potential; agricultural sector overview; small enterprises dynamics; investment development; education; science; tourism; human resources	MIX
11		MoTC Order #360	Concept for sustainable national transport policy of all modes of transport for 2007-2014	КОНЦЕПЦІЯ сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки		MIX
12	#1096-p	Regulation	On approval of the Concept for reforming of system of state management of public roads	Про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування	Concept is envisaged to identify main directions for reforming of state management of public roads and improvement of mechanisms for financing of construction, reconstruction, repair and maintenance of public roads	WP3



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
13	979-p	Regulation	On approval of the Concept for State purposeful programme for implementation of express passenger trains for 2005-2015	Про схвалення Концепції державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки	The Concept defines main measures for development of State purposeful programme for implementation on railways with express passenger trains for 2005-2015 that envisages creation of express railways for interconnection between capital of Ukraine with large oblast and industrial centres as well as with Western Europe countries and CIS.	WP2
14	496	Decree	Programme for development of national network of International transport corridors in Ukraine for 2006-2010	Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки	The purpose of the Programme is in development of national network of International transport corridors, improvement of its condition and increase of its throughput capacity and technology of international transportation by principals of logistics systems.	mix
15	651	Order	On approval of the Concept for State programme for reforming of the railway transport	Розпорядження "Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту"	Main objective of the Programme is reforming of the railway transport to meet growing needs of national economy and population, improvement of its quality and reduce of the transport relevant ratio in products cost.	WP2
16	273/96-BP	Law	On Railway transport	Закон України "Про залізничний транспорт"	The Law sets main legal, economic and organisational measures for activities of the railway transport, its role in economic and social sphere of Ukraine.	WP2



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
17	457	Decree	On Statute of the Railways of Ukraine	Постанова Про затвердження Статуту залізниць України	The Statute sets order for concluding contracts, organisation and main conditions for freight and passenger transportation, luggage and post, main terms for exploitation of access railways and interrelations with other modes of transport.	WP2
18		Organisational chart		Організаційна структура Державної адміністрації залізничного транспорту України УКРЗАЛІЗНИЦЯ	Organisational chart for State administration of railways of Ukraine	WP2
19	#3022-III	Law	The Law of Ukraine On complex Programme for Ukraine as transit country in 2002-2010	Про Комплексну програму утворення України як транзитної держави у 2002-2010	The programme envisages a complex of measures aimed at normative and legal ensuring of the freight transit by the territory of Ukraine, adaptation of national legislation in line with International transport legislation, technical and technology modernisation of transport infrastructure of international importance and Border crossings through the borders of Ukraine	WP2
20	262	Decree	On approval of the regulations of State administration of railways of Ukraine (with changes and amendments of CMU Decree of 24 Sept. 1999)	Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України	Regulations of State administration	WP2



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
21		Ppt	Presentation of the Concept of State programme for reforming of the system of State management of public roads	Концепція Державної програми реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування	The Concept of State programme for reforming of the system of State management of public roads	WP3
22	834	Decree	On approval of State Purposeful Scientific and Technical Programme on Creation of the State Integrated Information System for the insurance of vehicle management (communications, navigation, surveillance)	Про затвердження Державної цільової науково-технічної програми створення державної інтегрованої інформаційної системи забезпечення управління рухомими об'єктами (зв'язок, навігація, спостереження)	On integrated high-technology devices and systems to be introduced in the management of all types of vehicles	MIX
23		Instruction of MoTC	Concept on Realization of the Provisions of the Agreement on International Perishable Goods Transportation using Automobile Transport, and special vehicles for such transportation, adopted September,1 1970 in Geneva	Концепція реалізації на автомобільному транспорті України положень Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ), учиненої 1 вересня 1970 року в м. Женева	Concept on International Transportation of perishable goods	WP 4
24		Analytical Note	Information-Analytical Note on current status and problematic issues of funding works in the road sector of Ukraine	Інформаційно-аналітична довідка про стан та проблемні питання фінансування робіт в дорожній галузі України	Note on problem areas in financing the road sector, priority concession projects	WP3



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
25		Note	Note on Realization of the plan on Capital and Current Repairs till the end of 2008	Довідка про виконання робіт з капітального та поточного ремонтів до кінця 2008 року	Capital and current repairs in road sector till the end 2008, current status and problems	WP3
26		Analytical Note	Analytical Note on the Meeting concerning problems in road construction (in particular the current status and problems with financing, also general purpose highway development)	Аналітична довідка на нараду з розгляду проблемних питань будівельної галузі (у частині стану та проблемних питань фінансування та розвитку автомобільних доріг загального користування)	General characteristics, volumes of financing, problems, priority guidelines of the application of funds for road sector development	WP3
27		Note	Note on the Results of the Performance of Road Sector Enterprises and Organisations for 9 months 2008	Довідка про підсумки роботи підприємств і організацій дорожнього господарства за 9 місяців 2008 року	Financial indicators of road sector activity, road works performance, road safety, scientific research, foreign-economic activity, tenders, work safety, fire safety, road safety on departmental transport, personnel and social issues	WP3
28	628	Decree	On Approval of the Provision on State Road Service of Ukraine	Постанова про затвердження Положення про Державну службу автомобільних доріг України	Responsibilities and rights of Ukravtodor	WP3
29		Reports and Presentations	Prospects of Containers' Transshipment for the Transport Hub of Ilyichevsk	Перспективи контейнерних перевезень транспортно-логістичного центру Іллічівськ	Developments in Ukraine's container market, container shipping, problem of container terminals equipment	WP5
30		Presentation	Throughput Capacity and Investments in Development of the Black Sea Ports - Container Transport	Пропускна спроможність та інвестиції у розвиток чорноморських портів - контейнерний транспорт	Black Sea main container ports, development of container handling volumes in the Black Sea region	WP5



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
31	360	MoTC Order #360	THE CONCEPT Of sustainable national transport policy for development of all modes of transport for 2007-2014	КОНЦЕПЦІЯ сталого національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки		MIX
32			SBS Aide Memoire	Секторальна бюджетна підтримка: Пам'ятна записка	The purpose of this Aide Memoire is to improve understanding of the issues for preparation and implementation of the EU sector budget support by officials and practicals involved for development, planning and implementation of these programmes. The document provides general definition of sector budget support and reviews main processes applied in these programmes.	MIX
33			Development Concept for Logistics Infrastructure	Концепція розвитку логістичної інфраструктури в Україні Редакція. 2005 р.		MIX
34			Regulations of Department for development and coordination of systems of transport and communications of Ministry of transport of Ukraine	Положення про Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку міністерства транспорту України		MIX
35	1286-XIV зі змінами	Law	Law of Ukraine on concessions for road building and maintenance	Закон України про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг		WP 3



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
36		List of Programmes	List of state programmes for transport and road system and facilities	Перелік державних програм, що діють у галузі транспорту та дорожнього господарства		WP 4
37	834	Decree	On approval of the targeted science-technical programme for the establishment of a state integrated system of transport means management (communications, navigation, surveillance)	Постанова "Про затвердження цільової науково-технічної програми створення державної інтегрованої системи забезпечення управління рухомими об'єктами (зв'язок, навігація, спостереження)		MIX
38	1860-IV (1860-15) зі змінами	Law	Law on rehabilitation and maintenance of Kiev – Odessa motor road	Закон про реконструкцію та експлуатацію автомобільної дороги Київ-Одеса		WP3
40	879	Decree	On measures for public roads maintenance	Постанова про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування		WP3
41	30	Decree	On large-size and heavy vehicles travel by roads, streets and railway crossings	Постанова про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами		WP3
42	Закон зі змінами	Law	Law on highways	Закон про автомобільні дороги		WP3
43	Газетная статья	Newspaper article	V. Gurzhos. Ukraine's Motorways a pipedream	Вадим Гуржос. Автобани нам не светят		WP3



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
44		Note	Information on the outcomes of the work of road enterprises and organizations over 9 months of 2008	Довідка про підсумок роботи підприємств і організацій дорожнього господарства за 9 місяців 2008 р.		WP3
45		Note	Information on the capital and current action plan performance for till 2008	Довідка про виконання планів робіт з капітального та поточного ремонтів до кінця 2008 р.		WP3
46	262	Decree	Information on the capital and current action plan performance for till 2008	Постанова про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України від 29 лютого 1996 р.		WP2
47	№3022-III	Law	On the Comprehensive Programme for establishing Ukraine as a transit state in 2002-2020	Закон України про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках		MIX
48		Slides	Concept of a State Programme for public highways state management system reform	Концепція державної програми реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування		WP3
49	№1096-p	Order	Order about approval conception for reforming management general use automobile roads	Розпорядження про схвалення Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування		WP3



#	Legal # of document	Document Type	Title - English	Title - UA	General Description of Content	Mode of Transport
50	№233/94- BP	Law of Ukraine on transport	This Law determines legal, economic, organizational and social basis for transport activity	Закон визначає юридичну, економічну, організаційну та соціальну базу транспортної діяльності		MIX
51		Provision	On Foreign economic relations Division	Положення про Управління зовнішньоекономічних зв'язків		MIX
52	506-p	Decree	On approval of the Concept for purposeful State Airport development Program for the period till 2020	Постанова про затвердження Концепції цільової Державної Програми розвитку аеропортів на період до 2020		WP 6
53			List of State Programmes for transport and road system and facilities	Перелік Державних програм, що діють у галузі транспорту та дорожнього господарства		MIX



# **Appendix H**

## **List of related EC technical assistance projects**



## Appendix H: List of related EC technical assistance projects

### A. Project for the Ukraine Transport Sector

Type	Title	Status
Technical Assistance	Accession of and Implementation by Ukraine of International Agreements and Conventions in Transport	Ongoing
Technical Assistance	Support to the Integration of Ukraine in the Trans-European Transport Network	Contracted
Technical Assistance	Ukraine Port Development Feasibility Study	Contracted
Technical Assistance	Integration of Transport Networks and Border Crossing Points between Ukraine and Belarus (Cross Border Corporation Programme)	Contracted
Twinning	Harmonisation with EU Norms of the Legislation and Standards of Ukraine in the Field of Civil Aviation	Ongoing
Twinning	Support to the Strengthening of Road Freight and Passengers Transport Safety	Contracting
Twinning	Support to Transport Policy Design and Implementation in Ukraine	Contracting



B. Related TRACECA Projects

Title
Strengthening of Transport Training Capacities in NIS countries
Improvement of Maritime Links Between TRACECA Corridors and TEN corridors
Development of Equipment Certification Centres for the Transportation of Perishable Goods in Central Asia
Analysis & Forecasting of Traffic Flows for TRACECA Countries and Interregional Transport Dialogue for CIS Countries
Strengthening of Transport Training Capacities in NIS Countries
International Logistic Centres/Nodes
Development of Common Security Management System and Cooperation in the Area of Maritime Safety and Ship Pollution Prevention in the Black Sea/Caspian Sea
Motorways of the Sea, Black Sea/Caspian Sea
Training in Civil Aviation Administration and the Personnel Involved in Air Transportation
Regional Transport Dialogue and Networks Interoperability
International Transport Safety and Security



# **Appendix K**

## **Management of Incidental Expenditure Budget**



## Appendix K: Management of Incidental Expenditure Budget

### 1. EXPENDITURE HEADINGS

The Incidental Expenditure Budget of €550,000 is ring fenced and cannot be used for any other purpose other than those specified in the Terms of Reference. The headings of expenditure in the ToR are clear but it is suggested that they could be broken down further to provide a more detailed appreciation of the application and use of this valuable resource.

1. Seminars and training
  - Steering Committee and Working Groups Meetings
  - Training Sessions and Seminars
  - Study Tours
2. Dissemination activities
  - Meetings and special Items
  - Translation of legal and other texts
3. Local and international travel costs and subsistence allowances

#### 1. Seminars and Training

##### Steering Committee and Working Groups Meetings

Expenses incurred under this heading relate to the holding of Steering Committee and Working Group Meetings. Approximately 6 SC meetings are expected to be held and many working group meetings. The expenses for each will not be significant as most meetings will take place at the MoTC. The expenses will include printing of materials and interpretation.

##### Training Sessions and Seminars

Seminars are major events that will be used to discuss and elaborate the most important topics. Agenda, materials and lists of participants will be prepared in advance and presented for approval together with the budget. Training sessions will be defined as part of work package 9 and may require hiring training rooms and facilities.

##### Study Tours

Study tours may range from a group visits to cover some general issues or a very specific topic for one or two persons. The number and content of study tours will be finalised after the Training Needs Analysis. Study tour programmes and budgets will be presented in advance for approval.

#### 2. Dissemination Activities

Dissemination expenses will cover items such as the design and operation of a web site, printing and publication of working papers, technical notes and main reports such as the policy, strategy and multi annual plan as well as other materials that promote wider understanding (this excludes the printing and issuing of contract reports – that is to say Inception report, progress reports and the final report; the budget may also include advertising and promotion of the project). This budget is also used for EC visibility and communications.

##### Meetings and special items

It is more than likely that there will be special conferences and events of significance to the project that either experts or the project partner needs to attend. Also there may be a need to purchase data, software and hardware that will be needed to establish the transport information data base and system to prepare the sector and sub-sector plans. The budget line will also be used for covering the expenses of field surveys if necessary.



#### Translation of legal and other text

Although expenditure on general linguistics is included in the fees, at times there may be need to make translation of legal and other texts and dispersal of funds on this item will be at the discretion of the Contracting Authority.

#### **3. Local and international travel costs and subsistence allowances**

This item covers all travel away from Kiev including per diem in accordance with the general conditions.

#### **EC Approvals**

At present the Contractor does not need prior approval for item 3 but needs approval for all other items. Although this is acceptable, it is proposed that for item 1 "Seminars and Training" approval are given on a bi-annual basis to ensure that frequent events, particularly Working Group meetings, are not held up.



#### Disclaimer

*“The contents of this publication are the sole responsibility of the Consultant (Corporate Solutions Consulting Limited, Arup (UK; WSP imc UK) and NACO (NL) and can in no way be taken to reflect the views of the European Union”.*