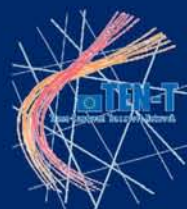


## Програма Європейського Союзу для України



# Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської Транспортної Мережі ТЄМ-Т



## Звіт про початок Проекту

(Лютий 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)



Назва Проекту	Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		
Номер Проекту:	EuropeAid /124964/C/SER/UA		
Країна:	Україна		
Партнер Проекту:	Міністерство транспорту та зв'язку України		Консультант ЄК
Назва:	Corporate Solutions Consulting Ltd		
Адреса:	Проспект Перемоги, 14 Київ, Україна 01135	36 Byron Hill Road Harrow-on-the-Hill, Middlesex HA2 0NY United Kingdom	
Телефон:	+380 444 616 540	+44 8423 7711	
Факс:	+380 442 387 226	+44 8 423 7766	
Контактна особа:	Г. Легенький	Еббі Адхамі	
Підписи:			
Дата звіту:	1-ий проект 22 грудня 2008, 2-ий проект 15 лютого 2009		
Звітний період:	5 серпня 2008 – 31 листопада 2008		
Автор звіту:	Corporate Solutions Consulting Ltd		
Команда ЄК М&Е	_____	_____	_____
	[Ім'я]	[Підпис]	[Дата]
Делегація ЄК	_____	_____	_____
	[Ім'я]	[Підпис]	[Дата]
Менеджер проектів ЄК	_____	_____	_____
	[Ім'я]	[Підпис]	[Дата]



## Зміст

<b>1</b>	<b>СТИСЛИЙ ОГЛЯД ПРОЕКТУ .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>АНАЛІЗ ПРОЕКТУ .....</b>	<b>2</b>
2.1	Відповідний контекст Проекту .....	2
2.2	ПРОБЛЕМИ ТА ОБМЕЖЕННЯ .....	8
2.3	Цільові групи .....	11
<b>3</b>	<b>ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ .....</b>	<b>12</b>
3.1	Вступ.....	12
3.2	МЕТА І ЦІЛІ ПРОЕКТУ .....	12
3.3	ЗАПЛАНОВАНА ДОКУМЕНТАЦІЯ ПО ПРОЕКТУ .....	13
3.4	СТВОРЕННЯ КЕРУЮЧОГО КОМІТЕТУ І РОБОЧИХ ГРУП .....	14
3.5	КООРДИНАЦІЯ З ІНШИМИ ПРОЕКТАМИ .....	14
3.6	СТРАТЕГІЯ І МЕТОДОЛОГІЯ ПРОЕКТУ.....	15
3.7	ПЛАНУВАННЯ ЗАГАЛЬНОЇ ТРИВАЛОСТІ ПРОЕКТУ .....	18
3.8	ОБМЕЖЕННЯ, РИЗИКИ І ПРИПУЩЕННЯ .....	18
3.9	ПЛАНУВАННЯ НАСТУПНОГО ЗВІТНОГО ПЕРІОДУ.....	20
	<b>ДОДАТОК А: ФОРМИ ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ ЄС .....</b>	<b>A1</b>
	<b>ДОДАТОК В: ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ .....</b>	<b>B1</b>
	<b>ДОДАТОК С: ТЕХНІЧНЕ ЗАВДАННЯ.....</b>	<b>C1</b>
	<b>ДОДАТОК D: НАКАЗ ТА ЛИСТ МІНІСТРА .....</b>	<b>D1</b>
	<b>ДОДАТОК E: ЗАВДАННЯ КЕРУЮЧОГО КОМІТЕТУ .....</b>	<b>E1</b>
	<b>ДОДАТОК F: ЛОГІЧНА СТРУКТУРА.....</b>	<b>F1</b>
	<b>ДОДАТОК G: ПЕРЕЛІК ЗАСІДАНЬ ТА ДОКУМЕНТІВ .....</b>	<b>G1</b>
	<b>ДОДАТОК H: ПЕРЕЛІК ПОДІБНИХ ПРОЕКТІВ З ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ ЄС .....</b>	<b>H1</b>
	<b>ДОДАТОК K: УПРАВЛІННЯ БЮДЖЕТОМ ПОБІЧНИХ ВИТРАТ (БПВ).....</b>	<b>K1</b>



## Абревіатура

ЧЕС (BSEC)	Чорноморське економічне співробітництво
СНД (CIS)	Співдружність незалежних держав
ЄСУ СК (CSP)	ЄС-Україна стратегія для країни
CSL	Корпорейт солюшнз лімітед (Corporate Solutions Limited)
ДРКСТЗ (DTCSDC)	Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку
ЄААБ (EASA)	Європейське агентство з авіаційної безпеки
ЄБРР (EBRD)	Європейський банк реконструкції та розвитку
ЄК (EC)	Європейська Комісія
ЄЄАП (ECAA)	Спільний європейський авіаційний простір
ЄКЦА (ECAC)	Європейська конференція цивільної авіації
ЄПС (ENP)	Європейська політика сусідства
ІЄПС (ENPI)	Інструмент європейської політики сусідства
ЄС (EU)	Європейський Союз
ВВП (GDP)	Внутрішній валовий продукт
УУ (GoU)	Уряд України
ГПС (GPS)	Глобальна позиційна система
НССГ (GSNS)	Навігаційна супутникова система Galileo
РГВР (HLG)	Робоча група високого рівня
РК (HRD)	Розвиток кадрів
ІКТ (ICT)	Інформаційні та комунікаційні технології
МФУ (IFI)	Міжнародні фінансові установи
МВФ (IMF)	Міжнародний валютний фонд
ОАВ (JAA)	Об'єднані авіаційні влади
ММТ/ІМТ (MMT/IMT)	Мультиmodalний/інтерmodalний транспорт
МТЗУ (UMTC)	Міністерство транспорту та зв'язку України
НО (NGO)	Неурядова організація
НІП (NIP)	Національна індикативна програма
ОЕСР (OECD)	Організація економічної співпраці та розвитку
УПС (PCA)	Угода про партнерство та співпрацю
ДПП (PPP)	Державно-приватне партнерство
ДАА (SAA)	Державна авіаційна адміністрація
БПС (SBS)	Бюджетна підтримка сектору
КК (SC)	Керуючий комітет
МСП (SME)	Мале та середнє підприємство
СУБ (SMS)	Система управління безпекою
ТД (TA)	Технічна допомога
ТАСІС (TACIS)	Технічна допомога країнам СНД
ТЄМ-Т (TEN-T)	Транс'європейська транспортна мережа
ПІ ТЄМ-Т (TIP)	Процес інтеграції до ТЄМ-Т
ТЗ (ToR)	Технічне завдання
ТК ЄКА (TRACECA)	Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія
ГРН (UAH)	Гривня
КООН ПЗК (UNPCC)	Комісія ООН з питань зміни клімату
УЗ (UZ)	Укрзалізниця
СОТ (WTO)	Світова організація торгівлі



## 1 Стислий огляд Проекту

<b>Назва проекту:</b>	Підтримка інтеграції України в Транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т
<b>Номер проекту:</b>	EuroAid/124964/C/SER/UA
<b>Країна:</b>	Україна
<b>Загальна мета:</b>	Загальна мета Проекту полягає в розвитку транспортного сектору шляхом надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в Транс'європейську транспортну мережу. Завдання полягають у покращенні спроможності Міністерства координувати і вирішувати міжгалузеві питання та визначати пріоритетні інвестиційні проекти з огляду на: а) вдосконалене та стабільне управління всією галуззю, включаючи міжгалузеві повноваження та повноваження щодо мультимодальних перевезень; б) інтеграцію в мережу ТЕМ-Т відповідно до Білої книги Європейської Комісії з транспорту; в) гармонізацію з нормами та стандартами ЄС.
<b>Очікувані результати/документи:</b>	Основні заплановані результати/документи за Проектом: <ul style="list-style-type: none"><li>- Оpubлікований План негайних дій</li><li>- Розроблені сценарії планування транспортного сектору</li><li>- Підготовлені прогнози транспортного попиту та перевезень</li><li>- Визначені потреби в навчанні</li><li>- Визначена національна транспортна політика</li><li>- Національна транспортна стратегія визначена через формулювання:<ul style="list-style-type: none"><li>- Стратегії та реформи для залізничного сектору</li><li>- Стратегії та реформи для дорожньої інфраструктури</li><li>- Стратегії та реформи для автомобільного транспорту</li><li>- Стратегії та реформи для морського і річкового транспорту</li><li>- Стратегії та реформи для авіаційного сектору</li><li>- Обраних заходів та реформ для мультимодального транспорту</li></ul></li><li>- Сформульовані короткостроковий і довгостроковий плани дій для інтеграції в ТЕМ-Т</li><li>- Визначений перелік пріоритетних інвестиційних проектів і варіанти фінансування</li><li>- Проведене навчання, розвиток компетенцій і координаційні заходи</li></ul>
<b>Діяльність:</b>	Компонент 1: Транспортна політика, питання регуляторної, інституційної діяльності та фінансування інфраструктури Компонент 2: Обрані заходи та реформи для залізничної галузі Компонент 3: Обрані заходи та реформи для автодорожньої інфраструктури Компонент 4: Обрані заходи та реформи для автомобільного транспорту Компонент 5: Обрані заходи та реформи для морського і річкового транспорту Компонент 6: Обрані заходи та реформи для аеропортів і авіаційного транспорту Компонент 7: Комплексні питання (питання прикордонних переходів) Компонент 8: Стратегія сектору та план дій Компонент 9: Розвиток кадрів і навчання
<b>Цільові групи:</b>	Цільовими групами є: МТЗУ, Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку (ДРКСТЗ), Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), Державна адміністрація автомобільного транспорту (Державтоадміністрація), Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця), Державний департамент залізничного транспорту; Державна адміністрація морського і річкового транспорту (Укрморрічфлотадміністрація), Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація). Програма міститиме дані від інших учасників з державного та приватного секторів, альтернативних перевізників, а також одержувача державних послуг і користувача транспортних послуг, громадян, академічних і дослідницьких груп.
<b>Дата початку проекту:</b>	4 серпня 2008 р.
<b>Тривалість проекту:</b>	29 місяців



## 2 Аналіз Проекту

У Звіті про початок Проекту подано аналіз факторів “середовища” Проекту, які змінилися протягом часу, що минув від визначення Проекту до його початку, а також запропоновано загальний план роботи. Цей загальний план замінює план, запропонований підрядником у технічній пропозиції, і має стати основою для моніторингу й оцінки результатів Проекту.

### 2.1 Відповідний контекст Проекту

#### 2.1.1 Європейська інтеграція

ЄС та Україна намагаються встановити більш тісні відносини, які б виходили за межі співпраці та наближалися до економічної інтеграції та поглиблення політичного співробітництва.

Україна – пріоритетна країна-партнер у рамках Європейської політики сусідства (ЄПС). 21 лютого 2005 р. Рада співробітництва ЄС – Україна схвалила спільний План дій Україна–ЄС. Він базується на Угоді про партнерство та співробітництво (УПС) від 1998 р. і визначає систему співпраці з Україною у всіх основних сферах. У 2008 р., після 14 років переговорів, Україна стала членом Світової організації торгівлі, що є вагомим для колишньої радянської республіки та важливим етапом на шляху підписання угоди про вільну торгівлю з Європейським Союзом.

У Стратегії ЄС щодо України на період 2007-2013 років (CSP), схваленій Європейською Комісією у березні 2007 р., подається комплексний огляд спільних з ЄК пріоритетів допомоги відповідно до Плану дій Україна-ЄС<sup>1</sup>. Національна індикативна програма (НІП) на 2007-2010 роки обґрунтовує напрями дій відповідно до національного пакету нового Інструменту європейського сусідства і партнерства (ІЕСП).

Уряд України цілком підтримує ідею європейської інтеграції, а шлях подальшого розвитку країни є чітким: а) в довгостроковій перспективі гармонізувати законодавство України та практичні дії зі стандартами ЄС; б) у середньостроковій перспективі засвоїти та дотримуватися вимог політики сусідства; в) у короткостроковій перспективі виконати положення УПС з метою визначення реальної бази для посиленої співпраці.

Членство України в міжнародних транспортних організаціях, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій і договорів стали першим кроком на шляху інтеграції транспорту України до мережі міжнародних транспортних коридорів, визначених у рамках розширення Транс'європейської транспортної мережі (ТЕМ-Т). Ініціатива Баку також спрямована на стимулювання транс'європейського співробітництва у сфері транспорту на основі взаємовигідних інтересів з метою поступової інтеграції транспортних мереж і ринків відповідно до міжнародної нормативно-правової бази та стандартів ЄС.

Вимоги, обумовлені в Плані дій Україна–ЄС, такі:

- розробити та започаткувати реалізацію національної транспортної стратегії, включаючи розвиток транспортної інфраструктури;
- впровадити окремі заходи та реформи у сфері автомобільного транспорту;
- реалізувати окремі заходи та реформи у сфері залізничного транспорту;
- реалізувати окремі заходи та реформи у сфері авіаційного транспорту;
- реалізувати окремі заходи та реформи у сфері морського та річкового транспорту;
- удосконалити інфраструктурну політику з метою кращого визначення та оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній

<sup>1</sup> 1) Політичний діалог та реформування, 2) Економічні та соціальні реформи і розвиток, 3) Торгівля, ринкові та регуляторні реформи, 4) Співробітництво в сфері юстиції та внутрішніх справ, 5) Транспорт, енергетика, інформаційне суспільство та навколишнє середовище, 6) Міжлюдські контакти.



спроможності, а також активізацію та сприяння участі приватного сектору в транспортних проєктах;

- розширити географічне покриття концепцією транснаціональних осей з метою повного врахування цілей політики транс'європейських мереж та європейської політики сусідства;
- поширити відповідні принципи і правила внутрішнього ринку на сусідні країни шляхом надання особливої важливості неінфраструктурним заходам сприяння торгівлі та транспортним потокам на головних осях;
- встановити обмін найкращою практикою стосовно можливостей фінансування проєктів (як заходів щодо інфраструктури, так і горизонтальних заходів), включаючи державно-приватні партнерства, ефективне впровадження законодавства, збори з пасажирів тощо шляхом проведення регіональних семінарів;
- підтримати запровадження державно-приватного партнерства, встановити правові рамки державних закупівель чи переглянути існуюче національне законодавство відповідно до найкращої міжнародної практики, зокрема в Європейському Союзі та Міжнародними фінансовими інституціями (МФІ).
- приєднатися до відповідних міжнародних транспортних організацій та договорів, включаючи процедури забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод та конвенцій;
- налагодити науково-технічне співробітництво та обмін інформацією з питань розвитку та удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад інтелектуальні транспортні системи;
- сприяти використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні та використанні всіх видів транспорту, підтримувати інтермодальність.

Щоб допомогти МТЗУ у вирішенні вказаних завдань, делегація ЄК в Києві започаткувала ряд проєктів технічної допомоги транспортному сектору. Проєкт ТЄМ-Т призначений допомогти МТЗУ визначити та узгодити транспортну політику й стратегію, що охопить програму реформування і процес планування, а також пріоритетні для фінансування проєкти.

Потреба в цьому Проєкті на сьогодні особливо доречна та нагальна у зв'язку з останніми подіями, які вимагають покращення управління транспортним сектором: світовий економічний спад, заплановане впровадження бюджетної підтримки сектору (БПС) Євросоюзом починаючи з 2010 р.

### **2.1.2 Економіка та вплив світової фінансової кризи**

Високі темпи економічного зростання протягом останніх років супроводжувалися ще більшим зростанням попиту на транспортні послуги та оптимістичними прогнозами, які вплинули на розробку великої кількості програм і концепцій для транспортного сектору. Впродовж означеного періоду потреба у стратегічному плануванні та реформах могла здаватися менш очевидною та нагальною. Економічна й фінансова криза створила можливості та додаткові стимули для реформування галузі. Однак вона також створила і значні загрози внаслідок безробіття в поєднанні з інфляцією, що швидко зростають. Зокрема світова криза негативно вплинула на надзвичайно важливу гірничо-видобувну промисловість. А це може перевести увагу МТЗУ й Кабінету Міністрів України (КМУ) до короткострокових пріоритетів за рахунок просування довгострокових структурних реформ.

Зростання ВВП у 2007 р. та більшій частині 2008 р. перевищувало 7%, і очікувалося, що економіка зростатиме подібними темпами у 2009 та 2012 роках. Однак в останньому кварталі 2008 р. міжнародна фінансова криза суттєво вплинула на Україну і, за даними МВФ, ВВП зменшиться на 3,0% у 2009 р.. Нині експерти дійшли спільної думки, що спад буде ще більшим – 6,5%. Негативний вплив кризи гостро відчує транспортний сектор, оскільки обсяги експорту, імпорту та транзитних перевезень зменшаться. Так, впродовж останніх трьох місяців 2008 р. спостерігалось падіння перевезень на залізничному та морському транспорті на 30-40%.



Зменшення надходжень до державного бюджету може затримати такі необхідні інвестиції у транспортний сектор.

У 2008 р. МВФ надав позику уряду України у час, коли державний борг і борг приватного сектору перевищив 100 млрд євро (75% ВВП). Сплата короткострокових боргів у 2009 р. на рівні 33% призвела до зниження кредитного рейтингу України до В+. Оскільки існують сподівання на економічне відновлення після виходу світової економіки з рецесії, у наступні 3-5 років виникне потреба у більш ефективному економічному регулюванні, а надії на залучення приватного капіталу в транспортний сектор не мають підстав для оптимізму. Існуючі економічні умови зробили інвесторів більш чутливими до ризиків, і в цьому контексті не можна переоцінити важливість чіткої транспортної політики у поєднанні з відповідними реформами, спрямованими на приваблення приватних інвесторів до транспортного сектору.

Наслідком негативної економічної ситуації стало обмеження можливостей для державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортному секторі. КМУ вживає певних заходів для спрощення ДПП<sup>2</sup>, однак цього недостатньо. Це не означає, що ДПП неможливе за поточної економічної ситуації, але його реалізація потребує більше часу, тоді як вартість позики зростатиме. У короткостроковій перспективі більш реальним видається фінансування, за умови належної підготовки інвестиційних проектів, з боку міжнародних фінансових організацій (МФО). Це полегшить інтеграцію до мережі ТЄМ-Т і вплине на проведення подальших реформ у галузі.

У листопаді 2008 р. Міністр транспорту та зв'язку України звернувся до Підрядника з проханням<sup>3</sup> надати ресурси для розробки плану, спрямованого на зменшення безпосереднього впливу кризи на транспортний сектор. Хоча така робота не була запланована, але це стало бажаною зміною, що надала проектній групі можливість встановлення тіснішого контакту з МТЗУ на найвищому рівні, для вирішення питань, пов'язаних зі структурними недоліками. Це також може допомогти запобігти ризику скорочення довгострокового стратегічного планування за рахунок короткострокових проблем. На початковому етапі була проведена термінова нарада, підготовлені попередні рекомендації й представлені на міжвідомчій нараді у МТЗУ наприкінці січня 2009 р.. У МТЗУ ці рекомендації були сприйняті схвально. Розпочався наступний етап роботи, який буде завершено до наступного звітного періоду.

### 2.1.3 Транспортна політика та програма бюджетної підтримки сектору

ЄС запланував у 2010 р. запровадити бюджетну підтримку транспортного сектору (БПС). За цією угодою, як очікується, сектор отримає близько 65 млн євро впродовж 2010-2013 років. Хоча КМУ не буде обмежений у можливостях розподілу ресурсів для БПС, вони головним чином призначаються для підтримки процесу реформування транспортного сектору. Тому чітка транспортна політика, у поєднанні з індикаторами ефективності, важлива для успішної розробки та впровадження БПС.

Останнім часом Уряд прийняв ряд програмних документів щодо реформування транспортної галузі: Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту<sup>4</sup>, Концепцію державної цільової програми розвитку аеропортів<sup>5</sup>, План заходів щодо реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування<sup>6</sup>, Стратегію розвитку морських портів України на період до 2015 р.<sup>7</sup>

БПС стимулює появу нової важливої сфери діяльності в рамках проекту і пропонує МТЗУ прискорити підготовку політики, стратегії та реалізацію реформ. Ця підтримка також надає ЄС та МТЗУ можливість створити систему, яка дасть змогу розв'язати ряд важливих питань, пов'язаних з управлінням сектору.

<sup>2</sup> Закон про ДПП пройшов перше слухання у парламенті. До його прийняття залишилося ще два слухання

<sup>3</sup> Лист Міністра транспорту та зв'язку України до Керівника групи від 7 листопада 2008 р.

<sup>4</sup> схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651-р

<sup>5</sup> схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 р. № 505-р

<sup>6</sup> схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.02.2009 р. № 125-р

<sup>7</sup> схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.07.2008 р. № 1051-р

Проблема відсутності офіційно затвердженої Стратегії та Програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу на середньо- та довгострокову перспективу наголошувалася в Технічному завданні як ризик для досягнення результатів проекту, і БПС допоможе зменшити цей ризик<sup>8</sup>. Аналіз українського транспортного сектору, проведений Світовим банком, також визначає це як ризик. Відсутність чіткої транспортної політики зумовлює затримку реформ. Тому формування транспортної політики стає пріоритетним для проекту ТЄМ-Т.

Впровадження БПС матиме вплив на обсяг та часові межі деяких видів діяльності. На початковому етапі ресурси спрямовувалися на надання допомоги МТЗУ в підготовці документів, які сформулюють основу для розробки та впровадження БПС. Сюди входили рекомендації щодо показників ефективності<sup>9</sup> на основі «Концепції формування сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики»<sup>10</sup> МТЗУ, а також підготовка допоміжних документів для підтримки впровадження БПС. Подальша допомога буде потрібна для підготовки та реалізації БПС, обсяг якої стане відомий та буде запланований протягом майбутніх звітних періодів.

#### 2.1.4 Транспортний сектор України

Транспортна система України розгалужена та охоплює 22300 км залізничних і 167000 км автомобільних доріг, 3000 км річкових шляхів, 19 морських і 10 річкових портів та 18 аеропортів<sup>11</sup>. На території України проходять міжнародні транспортні коридори № 3, 5, 7, 9 (Мал.1).

Малюнок 1. Схема Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів



<sup>8</sup> Записка щодо транспортного сектору України 2006 р.

<sup>9</sup> Індикативні показники ефективності, визначені в Технічній записці 1.1, проект ТЄМ-Т, 31 жовтня 2008 р.

<sup>10</sup> Наказ Мінтрансв'язку від 3 травня 2007 р. № 360

<sup>11</sup> Транспорт і зв'язок // Статистичний щорічник, 2007 .



За рішенням Групи високого рівня Європейської комісії<sup>12</sup> через територію України проходить Центральна вісь, до складу якої входять мультимодальні з'єднання: Дрезден – Катовіце – Львів – Київ; Будапешт – Львів; Москва – Київ – Одеса; Мінськ – Київ; Київ – Харків – Транссибірська магістраль/Кавказ, а також внутрішній водний шлях Білорусь – Київ – Херсон (Дніпро).

Реалізуються затверджені Урядом „Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр.”<sup>13</sup>, „Комплексна програма утвердження України як транзитної держави”<sup>14</sup>, „Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005-2010 роки”<sup>15</sup>.

Брак фінансування вплинув на ефективність, безпеку та вартість утримання транспортної мережі. Важливою метою цього Проекту є допомога МТЗУ в створенні умов для прискорення залучення інвестицій від приватного сектору та покращення існуючої ситуації. Незважаючи на те, що Проект спрямований на європейську інтеграцію та ТЄМ-Т, транспортна стратегія України має звернути основну увагу на стратегічну мережу країни. Головні результати Проекту повинні спрямовуватись на державні питання, що буде обговорено з МТЗУ, керуючим комітетом і робочими групами протягом майбутніх періодів.

Розпочалася підготовка оглядів поточної ситуації по кожному з дев'яти компонентів Проекту, особливо щодо проблем та пріоритетних видів транспорту. Нещодавно було підготовлено документ<sup>16</sup>, який може стати вступом до БПС. У ньому подано короткий огляд поточного стану транспортної галузі та підгалузей і пріоритети на майбутнє, визначено їх недоліки та завдання, що необхідно виконати в рамках проекту ТЄМ-Т і впровадження БПС. Положення цього документу були проаналізовані в МТЗУ та отримали підтримку.

Записка щодо транспортної політики, підготовлена Світовим банком<sup>17</sup>, також встановлює вимоги та пріоритети розвитку транспортного сектору України. У ній подано висновки з дослідження транспортного сектору України, виконаного цільовим фондом „Голландська транспортна платформа” (Netherlands Transport Platform Trust Fund)<sup>18</sup>. Оскільки дослідження було проведено нещодавно, недоліки транспортного сектору та ініціативи МТЗУ щодо його вдосконалення чітко задокументовані. Ці висновки вплинули на напрям думок МТЗУ та концепцію транспортної політики 2007 р.<sup>19</sup>, а також на Проект Транспортної політики України та стратегії інтеграції національної транспортної системи у Транс'європейську транспортну мережу міжнародних транспортних коридорів, що вже розповсюджений у МТЗУ.

На початковому етапі проводилися зустрічі, на яких були присутні керівники різних департаментів МТЗУ, а також керівництво підгалузей, з метою оцінки поточних пріоритетів та перегляду технічного завдання. Наявні документи, в яких описуються реформи або стратегічні плани у транспортному секторі, було зібрано та розглянуто, а також реорганізовано роботи по кожному з компонентів для підвищення ефективності реалізації. Можлива зміна вимог МТЗУ, оскільки його керівництво починає краще розуміти пріоритети та вимоги європейської інтеграції. Крім того, погляди МТЗУ та виконавчих органів, відповідальних за управління кожним видом транспорту, не завжди збігаються. Є надія, що це можна вирішити за допомогою робочих груп, створених за Проектом.

<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> схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 12.04.2006 р. № 496

<sup>14</sup> затверджена законом України від 7.02.2002 р. № 3022-III

<sup>15</sup> схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 03.08.2005 р. № 710

<sup>16</sup> Огляд стратегічних пріоритетів України та запропонованих заходів у транспортному секторі, Проект ТЄМ-Т, лютий 2009 р.

<sup>17</sup> Записка щодо транспортного сектору України, 2006 р.

<sup>18</sup> Огляд транспортного сектору України, цільовий фонд „Голландська транспортна платформа”, 2005 р.

<sup>19</sup> Концепція формування сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики/наказ МТЗУ від 08.05.2007 р.



Протягом другого періоду по кожному виду транспорту буде готуватись робочий документ, що визначатиме пріоритети та види робіт для виконання по кожному з компонентів проекту. У визначенні пріоритетів важливою є діяльність робочих груп, створених за проектом ТЄМ-Т.

Основні питання, що мають бути виділені на цьому етапі: реформування підсекторів транспорту, потенційні затримки в пріоритетних інвестиціях через фінансову кризу; погіршення безпеки дорожнього руху; необхідність посилення уваги до проблем навколишнього середовища та енергозбереження.

Існує ризик того, що інвестиційні проекти, запропоновані для транспортного сектору, особливо проекти з підготовки до Євро-2012, можуть бути призупинені, оскільки для більшості з них не визначені приватні джерела фінансування, а КМУ навряд чи матиме достатні ресурси. У цьому контексті можна порадити якнайшвидший діалог з МФО для визначення можливостей фінансування термінових проектів. Пропонується провести інструктивну нараду з МФО протягом 2009 р. Ця пропозиція буде представлена на наступному засіданні Наглядової ради.

Також безпека дорожнього руху в Україні погіршується. З часу розробки Технічного завдання кількість осіб, які загинули внаслідок автокатастроф, зростає майже на 60%. За підрахунками ЄС, смертність внаслідок аварій на дорогах, які стосуються передусім вікової категорії 18-25 років, обходиться щорічно в 1 млн євро.

Навіть якщо враховувати нижчі витрати від смертності внаслідок аварій на дорогах – на рівні 400 000 дол. США – це, відповідно до розрахунків Всесвітньої організації охорони здоров'я, складає 3% ВВП України, які втрачаються щор. на автошляхах.

Для Укравтодору безпека дорожнього руху – один із пріоритетів. Необхідно докласти більше зусиль для підвищення ефективності Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху під керівництвом Кабінету Міністрів України за участю всіх зацікавлених сторін, включаючи Міністерство освіти, Міністерство охорони здоров'я, Дорожньо-патрульну службу, а також громадські організації. Варто не лише розробити чітку національну транспортну стратегію, а й забезпечити її невідкладну реалізацію.

Підрядник запропонував створити підгрупу з безпеки дорожнього руху, що отримало схвалення в Укравтодорі. В рамках Проекту пропонується вжити конкретних заходів з підвищення компетентності, застосування передових методів навчання безпеки дорожнього руху, збору даних про нещасні випадки, виявлення ділянок дороги підвищеної небезпеки та вжиття практичних заходів для їх усунення. Ці заходи здійснюватимуться спільно з проектом міжнародної технічної допомоги Твіннінг «Сприяння безпеці пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом України».

Хоча у Технічному завданні зазначені проблеми ефективного використання енергії та зменшення викидів вуглекислого газу, вважаємо, що потрібно приділити більше уваги цим питанням у роботі проекту. Україна підписала Кіотський протокол 15 березня 1999 р. і ратифікувала його через 5 років у 2004 р.<sup>20</sup>. Політика у сфері охорони навколишнього середовища та енергетики викликає в Україні все більшого зацікавлення, однак інституційний потенціал для її реалізації обмежений. Офіційні дані в Україні щодо викидів вуглекислого газу та інших викидів транспорту значно занижені. Також відсутня чітка інформація щодо витрат пального. UNPCC<sup>21</sup> зазначає, що для України не було встановлено цілей з обмеження викидів вуглекислого газу, оскільки цілі за Кіотським протоколом базуються на рівнях виробництва 1990 р., які були значно вищими, ніж сьогодні<sup>22</sup>. Однак ЄС встановив завдання зменшення викидів вуглекислого газу, які, як очікується, будуть схвалені в Кіотському протоколі II у 2012 р. Щоб полегшити європейську інтеграцію та підвищити імідж України на світовій арені, у транспортній політиці та стратегії доведеться врахувати вимоги щодо зменшення викидів CO<sub>2</sub>, що зазначається в переглянutoму робочому плані. Очікується, що на засіданні UNPCC у Копенгагені в 2009 р. від України вимагатимуть визначення її позиції щодо низки питань, для чого необхідною буде підтримка Проекту.

<sup>20</sup> Закон України „Про ратифікацію Кіотського протоколу до Рамкової Конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату” № 1430-15 від 04.02.2004 р.

<sup>21</sup> Міжнародна група експертів ООН з питань зміни клімату (UNPCC)

<sup>22</sup> Приблизно 714 000 Gg CO<sub>2</sub> у 1990 р. та 321 000 Gg у 2005 р. Джерело – РКЗКООН, 2008 р.



## 2.2 Проблеми та обмеження

### 2.2.1 Організація Проекту та створення інфраструктури

Хоча ЄК та Підрядник підписали контракт на початку серпня 2008 р., а перша поїздка в Україну відбулася невдовзі після підписання, літні канікули могли призвести до сповільнення темпів організації Проекту аж до початку вересня. Серпень 2008 р. виявився досить непродуктивним, а більша частина вересня була присвячена зустрічам з керівниками департаментів МТЗУ та початковій нараді<sup>23</sup>. Лише у жовтні учасники Проекту отримали робочий кабінет, що дало змогу Підряднику розпочати підбір адміністративної групи та молодших експертів. 4 листопада 2008 р. була проведена зустріч з заступником Міністра транспорту та зв'язку України І.А. Урбанським, відповідальним за Проект ТЄМ-Т, на якій стало очевидно, що для встановлення контакту із зацікавленими сторонами Проекту був потрібен наказ Міністра для всіх відповідних департаментів і транспортних підприємств. Проект також потребує офіційної реєстрації в Міністерстві економіки України. Відповідні дії проводяться. Підрядник представив проект наказу, який після кількох редакцій було підписано Міністром 5 листопада 2008 р. Наказ розповсюджено у грудні 2008 р. Ці кроки могли бути здійснені до початку Проекту, що зекономило б час та ресурси.

На початковій нараді прийнято рішення про перенесення підготовки Звіту про початок роботи на кінець листопада 2008 р., а також перегляд Технічного завдання спільно з керівниками департаментів МТЗУ і внесення необхідних змін для визначення поточних пріоритетів і врахування питань, що перекликаються з іншими робочими та запланованими проектами транспортного сектору, фінансованими ЄС. Як зрозумів Підрядник, переглянуте Технічне завдання після схвалення МТЗУ має бути подане на затвердження до ЄК. У січні 2009 р. було погоджено, що такий підхід затримає реалізацію Проекту, тому більш доцільно внести у план Проекту та діяльність всі необхідні зміни. Підрядник прийняв ці умови, і хоча перший проект Звіту про початок Проекту був схвалений МТЗУ в січні 2009 р., його доопрацьовано та винесено на повторне схвалення у лютому 2009 р.

Проект ТЄМ-Т повинен бути завершений до 31 грудня 2010 р. Це досить складно з урахуванням його комплексності та повільного початку. Успішна реалізація Проекту та стабільність його результатів також залежить від повного залучення бенефіціара до розробки документів Проекту, який повинен їх схвалити та впровадити. Для цього створюються робочі групи, які своєю чергою потребують досить часу для розвитку навичок розуміння поставлених завдань. Група розробників здатна досягнути необхідних результатів до 31 грудня 2010 р., однак залишається непевним, чи бенефіціар зможе схвалити їх впродовж означених часових меж. Подано пропозицію Керівнику проекту ЄК визначити механізми перенесення дати завершення Проекту на період після 31 грудня 2010 р..

### 2.2.2 Співробітництво з Партнером Проекту

Щоденна координація Проекту доручена директорів Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку (ДРКСТЗ), персонал якого доклав чимало зусиль у сприянні реалізації Проекту, а співпраця з МТЗУ проходить у правильному руслі. Проект був належним чином представлений Міністерству та державним організаціям у формі наказу, виданого Міністром<sup>24</sup> у листопаді 2008 р., що встановлює всі необхідні параметри для Проекту.

Однак група зіткнулася з труднощами у повному залученні виконавчих органів. Так, знайомство з керівництвом Укравтодору та отримання від нього інформації відбувалося повільними темпами. Державній авіаційній адміністрації (ДАА) незрозуміла сутність проекту ТЄМ-Т стосовно авіаційного транспорту, існують розбіжності у думках між Департаментом залізничного транспорту МТЗУ та Укрзалізницею (УЗ) по характеру реформ, що ускладнює реалізацію Проекту.

<sup>23</sup> На початковій нараді сторони погодилися перенести подання Звіту про початок роботи на кінець листопада 2008 р.

<sup>24</sup> Наказ Міністра транспорту та зв'язку від 5 листопада 2008 р. № 1134



- Причиною відсутності прогресу у сфері дорожньої інфраструктури може бути розуміння Укравтодором Проекту ТЕМ-Т як призначеного винятково для МТЗУ з висуненням проблем та інтересів його галузі на другий план. Це не відповідає дійсності, тому Підрядник вжив заходів, спрямованих на переконання Укравтодору та його залучення до Проекту.
- ДАА звернулася з проханням підтримки в рамках Проекту ТЕМ-Т питань покращення нагляду за безпекою польотів та забезпечення відповідності аеропортів до стандартів безпеки ЄС. Хоча сторони дійшли згоди, що в рамках Проекту ТЕМ-Т увага зосереджуватиметься на нагальних пріоритетах ДАА, інші складові початкового плану в ньому залишаться, а ситуація підлягатиме повторній оцінці протягом наступного звітнього періоду. Тому може виникнути необхідність у змінах до обсягу роботи по авіаційному компоненту з урахуванням вимог і пріоритетів ДАА.
- Хоча УЗ налаштована на співпрацю, існують розбіжності у поглядах між Департаментом залізничного транспорту МТЗУ та УЗ щодо напрямку реформ. Це ускладнило взаємодію сторін і сповільнило процес виконання роботи. Здійснюються спроби вирішити цю ситуацію та докладаються зусилля для того, щоб повністю зрозуміти погляди обох сторін щодо майбутнього напрямку реформування і стати для них посередником.

Для успішної реалізації Проекту важлива тісна співпраця всіх зацікавлених сторін, з боку ж МТЗУ потрібно посилити керівну роль.

### 2.2.3 Організаційна структура та регуляторні реформи у транспортному секторі

Поточна організаційна структура, нормативно-правова база та зацікавлені особи у транспортному секторі можуть завадити його швидкому реформуванню, а для розробки транспортної політики та впровадження необхідних реформ потрібен час. Наприклад, деякі підгалузі (зокрема дорожня інфраструктура) перебувають поза контролем МТЗУ, тоді як інші – під надмірним контролем. У результаті, певні сторони можуть вважати Проект ТЕМ-Т загрозою, а інші, зацікавлені у збереженні існуючої системи, – чинити опір. Ця ситуація вже призвела до відсутності достатньої співпраці із зацікавленими сторонами та затримок в отриманні від них інформації.

Інституційна структура управління сектором є також ключовою сферою зацікавленості приватних інвесторів. Транспортну систему України побудовано вертикально з утриманням регуляторної та експлуатаційної відповідальності МТЗУ та його виконавчими органами. Відокремлення регуляторної функції від виконавчої відповідальності повинно стати пріоритетним, якщо буде реалізована участь приватного сектору необхідною мірою.

Мета Твіннінг-проекту «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні»<sup>25</sup>, як і Проекту ТЕМ-Т, полягає у сприянні реорганізації складових транспортного сектору відповідно до передової міжнародної (європейської) практики. Для реструктуризації може знадобитися більше часу, ніж триватиме реалізація цього Проекту, але, незважаючи на це, Проект призначений допомогти Україні створити базу для такої реструктуризації.

Не менш важливим є те, що для проведення реформ необхідно узгодити нормативно-правову базу транспортного сектору України з європейськими стандартами. Відповідний проект<sup>26</sup>, що фінансується ЄС, допомагав Україні у приєднанні до міжнародних конвенцій та угод шляхом наближення норм і стандартів у галузі транспорту.

Приділяючи увагу потребі у легкому доступі до перекладів українською мовою Європейських транспортних законів, а також до перекладів англійською транспортних законів України, Проект ЄС «Приєднання та впровадження Україною Міжнародних угод та Конвенцій у транспортній галузі» утворить базу даних і Проект ТЕМ-Т прийме опіку за цією базою даних.

<sup>25</sup> Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні – Твіннінг, Вих. № UA07/PCA/TP/08, 18 січня 2009 р.

<sup>26</sup> Приєднання до/та впровадження Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту, Europe aid/124288/C/SER/UA/4



#### 2.2.4 Компетенції Міністерства транспорту та зв'язку України

Міністерство транспорту України було засноване у 1991 р., а в 2004 р. відбулося об'єднання з Міністерством зв'язку України. Організаційна структура МТЗУ включає 18 структурних департаментів, 12 з яких підзвітні заступникам Міністра, а 5 – безпосередньо Міністрові. Аналіз вікової структури показав, що з 200 «вищих державних службовців» 108 мають вік 25-34 роки. 50% кадрового складу мають менше 5 років стажу. Тривожним фактом є висока плінність кадрів через низьку оплату праці, хоча ця вікова група є ідеальною цільовою групою для зростання потенціалу. Фінансова криза загострила цю ситуацію. Вона також може вплинути на просування Проекту та тренінгову активність, якщо ще більше працівників залишить МТЗУ.

Курс на європейську інтеграцію потребує від персоналу МТЗУ впровадження нових технологій та знань, основними з яких є знання щодо:

- *acquis communautaire* та адаптації в українське законодавство;
- європейської транспортної політики;
- методів регулювання діяльності транспорту в ЄС;
- застосування нових транспортно-логістичних технологій;
- технічного регулювання та європейських стандартів на транспорті;
- ціноутворення та фінансування інфраструктури;
- англійської мови.

Хоча міжнародні фінансові донори (ЄК, Світовий банк тощо) сприяли проведенню навчання, все ж досі необхідна комплексна оцінка потреб у навчанні персоналу МТЗУ та відповідних підгалузей. Задля глибшої розробки питання компетентності працівників варто розширити предмет Компоненту 9 (Розвиток кадрів і навчання) з метою охоплення довгострокового розвитку людських ресурсів (РЛР) та включення стратегії навчання за підтримки БПС до політики.

Тому існує питання підвищення компетенції у стратегічному плануванні та координації. ДРКСТЗ Мінтрансу зв'язку України, на який офіційно покладені обов'язки координації поточних проектів ЄК, перебуває під значним навантаженням. Обов'язки Департаменту охоплюють координацію розвитку міжнародної інфраструктури, транс'європейські транспортні коридори, пункти перетину кордону, мультимодальні перевезення, логістику. Від Департаменту також очікується моніторинг реалізації програм розвитку транспортної галузі, прогнозування і моніторинг вантажопотоків, вирішення питань модернізації парку транспортних засобів. Це величезне коло обов'язків для невеликого штату працівників без достатніх засобів і технологій.

Підрядник пропонує посилити потенціал стратегічного планування в МТЗУ, можливо через посилення спроможності ДРКСТЗ. Отримавши схвалення МТЗУ, можна спрямувати ресурси на створення такої групи, яка могла б зосередити зусилля на питаннях фінансової кризи, об'єктивно переглядаючи стратегії та плани, які подаються підгалуззями, з метою повторної оцінки та обґрунтування пріоритетів для витрат з урахуванням національних інтересів.

Стратегічне планування зосередитиметься на: I) збиранні та співставленні інформації від усіх транспортних підприємств; II) моніторингу реалізації транспортної політики та процесу реформування; III) підготовки довгострокових програм для всього транспортного сектору; IV) моніторингу впровадження стратегії.

Необхідність посилення стратегічного планування буде обговорено на наступному засіданні Керуючого комітету. В разі схвалення в рамках Проекту буде також передбачене надання допомоги МТЗУ у створенні транспортної бази даних і геоінформаційної системи, як частини розвитку спроможності.

#### 2.2.5 Координація проектів у транспортному секторі, що фінансуються донорами

Велика кількість нових проектів технічної допомоги транспортному сектору привернула увагу до можливостей МТЗУ ефективно керувати стратегічними змінами та координувати їх. Необхідність ефективної координації також наголошується у Твіннінг-проекті<sup>27</sup>, розпочатому на початку 2009

<sup>27</sup> Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні – Твіннінг, Вих. № UA07/PCA/TP/08, 18 січня 2009 р.



р. з метою допомоги в розробці транспортної політики. Хоча у короткостроковій перспективі в рамках Проекту ТЄМ-Т Мінтрансзв'язку України отримуватиме підтримку в координації, відсутність групи з відповідними ресурсами, покликаної проводити стратегічне планування та координацію, залишається в довгостроковій перспективі перешкодою для вчасного проведення реформ і співпраці з ЄК.

Поки можливості МТЗУ залишаються недостатніми, Проект ТЄМ-Т надаватиме допомогу в координуванні проектів у галузі транспорту, що фінансуються донорами. Для цього на початковому етапі був проведений аналіз Технічного завдання для визначення поточних проектів у транспортній галузі, що фінансуються ЄК.

### 2.2.6 Контакти з керівником Проекту ЄК

У вересні 2008 р. керівник Проекту ЄК приділила значну увагу зустрічам з директором Проекту та керівником групи. Вона також брала участь в основних зустрічах з представниками МТЗУ, зокрема в першому засіданні Наглядової ради. На керівника Проекту покладена відповідальність за велику кількість складних і важливих проектів у галузі транспорту України, і нещодавно – за підготовку програми БПС. Така робота потребує багато часу впродовж періоду виконання Проекту, а поточний обсяг робіт не дає можливості керівнику приділити йому достатньо уваги. Крім того, велика кількість часу буде витрачена керівником Проекту на затвердження складових побічних витрат. У додатку К подані пропозиції по зменшенню такого навантаження.

## 2.3 Цільові групи

Інституційна структура Проекту характеризується великою кількістю зацікавлених сторін та груп: Хоча основні групи – це МТЗУ та виконавчі органи, роль інших зацікавлених сторін не менш важлива.





### 3 Планування Проекту

#### 3.1 Вступ

Планування Проекту і його методологія були розроблені переважно на основі ТЗ та Технічної пропозиції, але скориговані протягом початкового етапу з урахуванням оцінки основних експертів і результатів обговорення з бенефіціаром Проекту. Цілі, завдання та заходи логічно структуровані в додатку F.

Хоча загальні цілі й завдання Проекту залишилися такими ж, деякі зміни були зроблені щодо стратегії і документації Проекту з метою їх більшої відповідності поточним вимогам і пріоритетами МТЗУ. Зважаючи на великий обсяг Проекту і нові вимоги, існує вірогідність подальших змін протягом наступних звітних періодів.

#### 3.2 Мета і цілі Проекту

Загальна мета Проекту – вдосконалити транспортний сектор через сприяння МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо транспортної інтеграції в транс'європейську транспортну мережу. Досягнення мети має перевірятися шляхом визначення збільшення надходжень до державного бюджету від транспортного сектору.

Особливими цілями Проекту є:

1. Підготувати загальну стратегію сектору розвитку транспорту України для подальшої інтеграції до транспортних систем і мереж ЄС.
2. Посилити інституційну спроможність МТЗУ для надання необхідного нагляду в управлінні сектору для підготовки отримання структурного фінансування через посилення кваліфікації по стратегічному плануванню.
3. Організувати сучасні системи, процеси і аналітичні інструменти, що будуть надавати інформацію, потрібну для МТЗУ при розробці стратегічного плану та його поновленню, а також надавати сектору можливість загального програмування, моніторингу виконання робіт і спроможність необхідної оцінки.
4. Підготувати сценарії транспортного планування і прогнози потоків як стабільні процеси.
5. Підготувати стратегії галузей сектору для покращення роботи кожної транспортної галузі, ідентифікацію та оцінку проектів інвестиції інфраструктури, встановити процедури пріоритетності та підготувати перелік пріоритетних проектів як стабільний процес.
6. Підготувати Програму розвитку транспорту на 2010-2015 роки, зокрема інфраструктурні проекти для мережі ТЄМ-Т та реформи.
7. Встановити цілі щодо енергоефективності для сектору і галузей, визначити енергоефективні проекти для внесення в Програму розвитку транспорту на 2010-2015 роки.
8. Встановити стратегію з контролю вибросу CO<sub>2</sub> для сектору і галузей для вирівнювання відповідно до цілей ЄС і підготовки до Кіотського Протоколу II у 2012 р.
9. Підготувати обмежену кількість проектів високої пріоритетності для фінансування для першого п'ятирічного плану.
10. Надати допомогу для розвитку інноваційного фінансування для інвестиційних проектів.
11. Надавати підтримку Міністерству транспорту та зв'язку України у координації програм за фінансуванням ЄС та інших програм і проектів у транспортному секторі.
12. Надавати тренінг у сферах діяльності, відповідних до циклу управління Проектом.



### 3.3 Запланована документація по Проекту

Велика кількість документів перерахована в ТЗ та існує необхідність чіткого розуміння характеру документації Проекту для досягнення бажаних результатів.

Документація Проекту витікає з його загальної мети, а саме – допомогти МТЗУ визначити реформи та інвестиції, необхідні для інтеграції українського транспортного сектору до ТЕМ-Т.

Транспортна політика формує фундамент, на якому можуть бути сформульовані стратегії підгалузей і визначені першочергові інвестиції.

Головні елементи транспортної політики міститимуть: а) мету – що потрібно досягти?; б) стратегію – як досягти?; в) цілі – визначення кількості довгострокових завдань, щоб можна було визначити прогрес; г) завдання – проміжні цілі (наприклад, після п'яти або десяти років); д) методи – заходи, запропоновані для здійснення стратегії.

Цілі для транспортного сектору повинні встановлюватись відповідно до національних, зокрема європейської інтеграції. Це дасть змогу розробити відповідні інструменти політики сектору, встановити відповідні цілі та завдання, визначити методи її впровадження, через найоптимальніше використання політичних інструментів.

Державна транспортна політика потребує ухвалення Кабінету Міністрів України і тому не повинна бути надто детальною, але має містити важливі елементи. Як тільки Кабмін України визначить політику і головні стратегічні підходи, МТЗУ і його установи повинні працювати в межах директив політики щодо розробки детальніших стратегій для реформ в кожній транспортній підгалузі, з відповідно визначеними цілями і завданнями так, щоб можна було визначити прогрес у досягненні мети. Наступним кроком буде планування заходів та визначення і надання пріоритетності інвестиційним проектам, що потребує сценаріїв розвитку та прогнозування потоків. Основою всього цього є розвиток компетенції у транспортному секторі.

За умов вказаної структури, головними результатами/документацією Проекту будуть:

**Таблиця 3-1. Припущення та підтекст Проекту**

№	Результати/документація	Компонент	Запланований місяць
1	Опублікований План негайних дій	1 і 8	7
2	Розроблені сценарії планування транспортного сектору	8	12
3	Підготовлені прогнози транспортного попиту і перевезень	2, 4, 5, 6 і 8	18
4	Визначені потреби в навчанні	9	8
5	Визначена національна транспортна політика	1	12
6	Національна транспортна стратегія визначена через формулювання: - Стратегії та реформи для залізничного сектору - Стратегії та реформи для дорожньої інфраструктури - Стратегії та реформи для автомобільного транспорту - Стратегії та реформи для морського та річкового транспорту - Стратегії та реформи для авіаційного сектору - Обраних заходів та реформ для мультимодального транспорту	8 2 3 4 5 6 7	18
7	Сформульовані короткостроковий і довгостроковий плани дій для інтеграції в ТЕМ-Т	8	24
8	Визначений перелік пріоритетних інвестиційних проектів і варіанти фінансування	1	26
9	Проведене навчання, розвиток компетенції і координаційні заходи	1 і 9	Різне

Вся документація розроблятиметься етапами, починаючи з технічної, що пояснює сутність кожного документу та процес його підготовки. Розроблятимуться проміжні документи, технічні



примітки і звіти, що дадуть змогу створити проекти і кінцеві версії документації. Попередній графік підготовки документації наведений вище, а детальніший графік, зокрема з проміжною документацією, буде підготовлений протягом майбутніх звітних періодів у процесі консультацій з робочими групами.

Графік звітності за контрактом наведено у таблиці 3-2.

**Таблиця 3-2. Припущення та підтекст Проекту**

<b>Звіт за контрактом</b>	<b>За період</b>	<b>Запланована дата</b>
Звіт про початок Проекту	4 серпня 2008 р.– 30 листопада 2008 р.	грудень 2008 р.
1-й Звіт про хід проекту	4 серпня 2008 р.– 31 січня 2009 р.	лютий 2009 р.
2-й Звіт про хід проекту	11 лютого 2009 р.– 31 липня 2009 р.	серпень 2009 р.
3-й Звіт про хід проекту	1 серпня 2009 р.– 31 січня 2010 р.	лютий 2010 р.
4-й Звіт про хід проекту	1 лютого 2010 р.– 31 липня 2010 р.	серпень 2010 р.
Проект кінцевого звіту	цілий проект	листопад 2010 р.
Кінцевий звіт	цілий проект	грудень 2010 р.

### **3.4 Створення Керуючого комітету і робочих груп**

Створення Керуючого комітету (КК) було пріоритетом для Проекту і Наказ Міністра транспорту та зв'язку України № 1134 від 5 листопада 2008 р. уповноважив його створення. До комітету входять заступники Міністра, відповідальні за кожну підгалузь, керівник проекту і менеджер проекту від ЄС. Перша зустріч відбулася 16 грудня 2008 р. і була висвітлена у ЗМІ. Результати зустрічі містяться в протоколі<sup>28</sup>, який: а) підтверджує зміни до обсягу роботи; б) схвалює повноваження різних робочих груп; в) схвалює потребу в інформаційних системах і запропонованих процедурах; г) підтверджує потребу у встановленні стратегічного транспортного планування, щоб засвоїти і підтвердити основну документацію Проекту. Також був прийнятий Мандат Керуючого комітету, який охоплює координацію всіх проектів, що фінансуються ЄС. Склад КК був узгоджений, зокрема величина кворуму, що становить 11 з 15 членів і голосування більшості. Мандат і склад КК додані до цього звіту в додатку Е.

Розвиток компетенції МТЗУ із володіння документацією Проекту є дуже важливим для підтримки його результатів. Потрібно, щоб Проект розробив низку важливих документів, таких як політика, стратегія, сценарії і плани дій, які потрібно схвалити МТЗУ та оновлювати протягом їх здійснення. У цьому відношенні стратегія Проекту ТЄМ-Т приділяє однакову увагу розвитку компетенції із застосуванням відповідних процесів і інструментів та формуванню робочих груп.

Наказ Міністра вимагав створення робочих груп як головного засобу підготовки і узгодження документації Проекту. Мандати робочих груп формуються та приймаються, вже проведені перші зустрічі з питань транспортної політики і стратегії<sup>29</sup>, морського і річкового транспорту та розвитку персоналу

### **3.5 Координація з іншими проектами**

Як зазначено вище, кілька проектів ЄС виконуються в транспортному секторі, і їх потрібно скоординувати, щоб звести до мінімуму наявність питань, що перекриваються, і забезпечити послідовність дотримання рекомендацій, запропонованих МТЗУ. Було погоджено, що проект ТЄМ-Т, який охоплює всі види транспорту, буде осередком у допомозі МТЗУ в координації

<sup>28</sup> Протокол першого засідання був представлений у грудні 2008 р.

<sup>29</sup> Ця робоча група також відповідає за підготовку БПС



проектів. Координація буде досягнута через участь членів інших проектів у робочих групах, доречних для їх проекту, а також постійне спілкування і обмін інформацією. Крім того запропоновано двічі на рік або щоквартально проводити засідання керівників проекту для обговорення проблем, які виникають, і визначення спільних тем і підходів.

По запиту ЄС і МТЗУ, розглядалися ТЗ поточних транспортних проектів, що фінансуються ЄС з метою визначення питань, що перекриваються, з Проектом ТЄМ-Т. Відповідні проекти подані в додатку Н, а визначені перекриття обговорюються, щоб чітко визначити відповідні ролі та відповідальність кожного проекту і погодити механізми координації.

### **3.6 Стратегія і методологія Проекту**

Протягом Початкового етапу були детально розглянуті ТЗ і запропонована Підрядником стратегія. Дійсною є загальна стратегія впровадження, побудована на виконанні 9 робочих пакетів, кожен з яких складається з низки етапів. Робота, яку потрібно виконати в межах кожного робочого пакету по чотирьох видах транспорту, залишається незмінною, але удосконалення, запроваджені до компонентів робіт, спрямовані на горизонтальні питання для покращення ефективності. Це охоплює зміну назви Компоненту 8 – з «Загальні результати» на «Стратегія сектору та план дій» та Компоненту 9 – з назви «Тренінги та навчальні тури» на «Розвиток кадрів та навчання» для кращого відображення характеру роботи, що має бути зроблена за цими компонентами.

Зміни, які контролювалися протягом Початкового етапу, описуються в наступних підрозділах, а подальші удосконалення будуть запропоновані після формування всіх робочих груп і викладення їх міркувань по кожному компоненту Проекту. Детальніший огляд кожного робочого пакету був підготовлений як основа для обговорення з робочими групами, а таблиця, що порівнює структуру робочих пакетів з виправленою структурою, подана в додатку В.

#### **3.6.1 Транспортна політика, питання регуляторної, інституційної діяльності та фінансування інфраструктури (Компонент 1)**

Виконання цього робочого пакету значно покращилося після включення до нього бюджетної підтримки сектору, що визначає чіткі цілі та часові межі для прийняття ухвалень по багатьох споріднених темах. Цей компонент встановлює завдання щодо підготовки транспортної політики.

Етап 1 у ТЗ (“Організація ефективного та сталого, орієнтованого на попит транспортного сектору”) був змінений на “Транспортна політика та програма бюджетної підтримки сектору”) через передачу регуляторних і відомчих завдань відповідним компонентам за видами транспорту. Такі положення є здебільшого проектними і чекають ухвалення парламентом. Необхідно буде переглянути їх і рекомендувати правки. Також очікується, що Твіннінг-проект з розробки транспортної політики зосередиться на положеннях, реформах і відомчих змінах в МТЗУ, проводячи чітке розмежування з Проектом ТЄМ-Т. Статистичний компонент початкового етапу 1 буде перенесений в інший етап (етап 3 – Посилення стратегічного планування та управління інформацією), який також покриє інші питання, що належать до управління інформацією та систем.

Етап 2 залишається загалом без змін, однак координація питання розвитку кадрів перенесена в Компонент 9 “Розвиток кадрів і навчання» для забезпечення належної координації всіх питань управління та розвитку кадрів.

Новий етап (етап 3 – Посилення стратегічного планування та управління інформацією) запроваджено з метою підтримки підвищення компетенції в МТЗУ в стратегічному плануванні та покращення управління інформацією. Наявність достатньої інформації важлива для моніторингу показників, потрібних для БПС та ефективного управління сектором. Цей етап повинен: а) підвищити компетенції МТЗУ у впровадженні більш орієнтованого на попит підходу до управління сектором через подання регулярнішої інформації за допомогою сучасних систем; б) узгодити дані та статистику (статистичний компонент етапу 1 ТЗ) з даними і статистикою Євросоюзу; в) розробити інший аналіз ефективності, показники і заходи; г) встановити життєздатні процедури для продовження їх у довгостроковому періоді. Компетенція МТЗУ в стратегічному плануванні також буде посилена через розвиток: а) сучасних методів



планування/оцінки і надання чітких директив для того, щоб інвестиційні пріоритети встановлювались на раціональній основі; б) бухгалтерських методів для того, щоб застосувати стандартні принципи оцінки; в) інструментів фінансового аналізу для визначення і контролю за політикою відшкодування витрат (зборів з користувачів).

### 3.6.2 Залізничний транспорт (Компонент 2)

Хоча жодних змін не запропоновано до цього компоненту роботи, розглядатиметься вплив глобального спаду на залізничне фінансування і реструктуризацію. Стратегія для підгалузі підготовлена та переглядатиметься з метою виявлення її узгодженості з директивами ЄС. Важливою є необхідність врегулювати політику і стратегічні відмінності, які можуть існувати між баченням Державного департаменту залізничного транспорту і поглядами Укрзалізниці. Програма інвестування залізничного сектору повинна також бути узгоджена з державною політикою і першочерговими інвестиційними проектами за критеріями, визначеними цією політикою, як попередня умова для включення в генеральний план. Крім того, вирішення поточних і майбутніх проблем залізничного сектора вимагатиме посилення компетенції Державного департаменту залізничного транспорту в Міністерстві.

Інтеграція залізничного транспорту буде розглядатись у світлі проведення реформування. ТЗ також вимагає "Впровадження сучасного бухгалтерського обліку системи управління інформацією зможливою допомогою у переоцінці активів". Однак у 2007 р. були розроблені Методичні положення інвентаризації майна при реструктуризації залізниць.<sup>30</sup>

### 3.6.3 Дорожня інфраструктура (Компонент 3)

Немає жодних змін до структури цього компоненту, хоча прогрес протягом початкової фази був затриманий через труднощі організації зустрічі з вищим керівництвом Укравтодору й отриманням інформації та статистичних даних від організації. Пропозиції щодо реструктуризації управління дорожньою інфраструктурою є достатньо провідними в Україні. Згідно із запропонованою схемою реструктуризації Укравтодор буде відповідальний за державну мережу стратегічного значення, а вторинна і третинна мережі управлятимуться місцевими органами. Це відповідатиме положенням інших європейських країн і Проект ТЄМ-Т зосередиться на проблемах виконання, що стосується реструктуризації, особливо на фінансуванні та дорожній безпеці, що буде координуватись разом із Твіннінг-проектами ЄС з впровадження транспортної політики та дорожньої безпеки. Відкритим є питання управління сектором і статус Укравтодору відносно до Міністерства, що потребує подальшої координації.

### 3.6.4 Автомобільний транспорт (Компонент 4)

Контекст цього компоненту зберігається. Етап 1 включає аналіз українського дорожнього ринку перевезень, допуску до ринку, порядку ліцензування, кваліфікації персоналу, підвищення конкурентоспроможності національних перевізників на міжнародних ринках перевезень. Будуть розроблені рекомендації щодо відповідності європейській статистиці.

Етап 2 цього робочого пакету (Оцінка в послідовності з європейськими правилами і стандартами) буде першим кроком у допомозі державній владі щодо підвищення енергетичної ефективності та екологічності автомобільного транспорту, створення місць відпочинку водіїв за ЄУТР, технічних оглядів транспортних засобів.

### 3.6.5 Морський та річковий транспорт (Компонент 5)

Морський та річковий транспорт такі ж відмінні, як автомобільний і залізничний, але розглядаються подібним чином і мають спільне державне управління. Щоб підкреслити їх відмінності, в цьому Проекті вони були розділені на два компоненти (5a і 5b). Хоча теперішній

<sup>30</sup> Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту / М.В. Макаренко, Т.І. Лозова та інші. – К., КУЕТТТ, 2007. – 428 с.



обсяг перевезень внутрішніми водними шляхами низький, існує значний потенціал і перегляд цієї галузі окремо висвітлить його, а також приверне увагу до потреби створення відповідного органу в МТЗУ для управління його стратегічним розвитком.

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 р. схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.07.2008 р. № 1051-р, однак за нею не можна отримати конкретні плани і проекти по окремих портах. Проект визначить скоординовану стратегію морської підгалузі та покращить план дій і вибір морських портів, які братимуть участь в інтеграції в ТЄМ-Т. Необхідна також оцінка поточної роботи внутрішніх транспортних шляхів. Підготовка стратегії підгалузі морського транспорту спиратиметься на документацію проекту ЄС "ТЕО розвитку порту"<sup>31</sup>, особливо щодо переліку інвестиційних проектів.

Стратегія підгалузі внутрішніх водних шляхів повинна використовувати як вихідний пункт проект стратегії та концепцію підгалузі, підготовлені Інститутом Річтранспортом та розробляться на цій основі через визначення заходів активізації, розвитку і/або збільшення рівня конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту.

### 3.6.6 Аеропорти та авіаційний транспорт (Компонент 6)

Розглянувши ТЗ, ДАА висловила чітку думку щодо підтримки, яка потрібна від Проекту ТЄМ-Т, і її було взято до уваги. ДАА вважає, що підтримка щодо доступу до ринку і відкритого неба не потрібна. Планування аеропортів і визначення Проекту також перебуває у стадії розвитку як частина проектів, що тривають. Крім того був наданий тендер із підготовки програми розвитку аеропортів до 2020 р.. На цьому етапі тільки третя стадія ТЗ, "Вдосконалення нагляду ДАА за безпекою польотів", залишається в межах обсягу Проекту. Проте, ми вважаємо, що ДАА буде потрібно більше допомоги і ми розглянемо ситуацію на регулярній основі та внесемо необхідні зміни до обсягу роботи.

Цей робочий пакет також враховує роботу, що здійснюється у Твіннінг-проекті "Гармонізація з нормами ЄС законодавства і стандартів України у сфері цивільної авіації" і проекті ТРАСЕКА "Навчання персоналу оперативного контролю за авіатранспортом держав Південного Кола", який забезпечує "Навчання адміністрації цивільної авіації і персоналу залученого до авіаційних перевезень". Ця трирічна навчальна програма охопить безпеку, надійність і навколишнє середовище.

Проект підтримуватиме робочу групу ДАА, щоб гарантувати, що Стратегічний план авіації на 2010-2020 роки об'єднаний і координується зі стратегічним планом транспортного сектору МТЗУ і визначити проекти, які мають право надавати йому фінансову допомогу. Україна перебуває також в переговорах з ЄС щодо участі в Європейському спільному авіаційному просторі (ЄСАА). Поки ДАА не має жодних конкретних потреб у підтримці в переговорах, Проект контролюватиме впровадження і буде готовий надати будь-яку допомогу уряду в цій важливій сфері за першої ж необхідності.

Планування аеропортів і визначення Проекту перебуває вже в активній стадії, і тендер на підготовку програми розвитку аеропортів був наданий. ДАА чітко зазначило, що жодна підтримка в цій сфері не потрібна<sup>32</sup>.

Щоб поліпшити нагляд ДАА за безпекою, Проект буде координуватися з навчальною програмою ТРАСЕКА і Концепцією Державної цільовою програми безпеки польотів на період до 2015 р. Проект також міститиме план дій щодо всеохопної системи управління безпекою (SMS) і запропонує необхідні відомчі зміни для її впровадження. Крім того Проект охоплюватиме чорнові робочі угоди для полегшення взаємодії між ДАА і Європейським агентством з безпеки польотів (EASA), зокрема передачу функцій JAA EASA, а також залучення до його робочих органів українських експертів.

<sup>31</sup> Вивчення можливостей розвитку порту України, Europe Aid/126596/SER/UA, 2008-2010 роки

<sup>32</sup> За умови обговорення 29.01.2009 р. щодо фінансування стратегічних аеропортів і вимог розвитку аеропортів до Євро-2012



### 3.6.7 Міжгалузеві питання (Компонент 7)

Робочий пакет 7 був поширений на додаткову стадію для більш всеосяжного покриття питань з енергетики і навколишнього середовища. Компонент Galileo був розширений, щоб охопити транспортну телематику та інформатику загалом. Підкомпонент "Перетин кордонів" був змінений, щоб включити поточні події, покращити контроль МТЗУ за продуктивністю та охопити регіон Придністров'я відповідно до поточної політики ЄС.

### 3.6.8 Стратегія сектору та план дій (Компонент 8)

Термінологія загального результату була уточнена і містить нову стадію з підготовки Плану негайних дій для допомоги МТЗУ під час фінансової кризи. Планові горизонти також були роз'яснені, а саме 2011-2015 роки для детального планування (короткострокова Програма дій ТЄМ-Т) і період до 2030 р. для індикативного планування (довгострокова Програма дій ТЄМ-Т).

Хоча Проект ТЄМ-Т спрямований головним чином на інтеграцію до ЄС, транспортна стратегія України повинна бути спрямована на розвиток всього транспорту України. Тому особлива увага буде приділятися процесу стратегічного розвитку та моніторингу впровадження реформ.

### 3.6.9 Розвиток кадрів і навчання(Компонент 9)

Компетентність Партнера Проекту впливає на стабільність очікуваних результатів і є фактором його успішності. Така складова роботи була названа в ТЗ «Тренінги та навчальні тури». Обсяг цього компонента був розширений у Технічній пропозиції Підрядника, щоб охопити інструменти і процеси, що посилюють функції управління кадрами щодо навчання. Назва була змінена на «Розвиток кадрів і навчання» для кращого відображення характеру роботи. Запропоновані три етапи: а) підготовка та організація роботи; б) аналіз потреб у навчанні та стратегія навчання; в) впровадження та оцінка програми тренінгу.

Оцінка потреб у навчанні широко застосовуватиметься в систематизований спосіб і передаватиметься Партнеру Проекту. Також очікується, що оцінка навчання є постійним процесом, керованим індивідуальними потребами і встановленим в режимі он-лайн. Рекомендації щодо навчання охоплюють інтеграцію до ТЄМ-Т, а також удосконалення управління сектором та галузями.

## 3.7 Планування загальної тривалості Проекту

Планування тривалості Проекту підсумоване в додатку А з детальнішою інформацією щодо планування в додатку В. Ці плани регулярно контролюватимуться і коригуватимуться впродовж тривалості Проекту.

## 3.8 Обмеження, ризики і припущення

Ключові припущення і ризики, які вони мають на увазі, разом з нашою пропозицією щодо їх пом'якшення, наведені нижче в таблиці 3-3.

Таблиця 3-3. Проектні ризики і значення

Характер припущення	Значення
<i>Політична ситуація і економічні умови дають змогуздійснити реформи в структурі управління і правовій базі ключовихобластей транспортного сектора</i>	Розробка Проекту в основному ґрунтується на безперервному політичному планові заходів по ближчій Європейській інтеграції і будь-яке суттєве відхилення від цього курсу робить недійсним досягнення цілей і мети Проекту.  Команда Проекту повинна послідовно демонструвати і підсилювати на найвищому рівні вигоди від європейської інтеграції і можливостей, які вона відкриває. Це повинно поєднуватися з ідентифікацією і кількісним визначенням ранніх можливостей для припливу іноземних інвестицій і/або нового джерела доходу від транспортного сектора. Існуючі



Характер припущення	Значення
	контакти і мережа з європейськими установами і транспортними компаніями повинна також підтримуватися і вдосконалюватися.
<i>Безперервна підтримка Урядом процесу реформ</i>	Програма реформ повинна повністю підтримуватися Урядом і МТЗУ. Виконавчі органи, які керують та контролюють транспортний сектор, навряд чи братимуть активну участь в програмі реформ без чіткого і однозначного доручення від Уряду. На ранніх етапах Проекту увага буде приділятися допомозі МТЗУ у формулюванні транспортної політики, з пропозиціями необхідного доручення просувати розвиток і впровадження транспортної стратегії.
<i>Безперервна або збільшена підтримка від МФУ в регіоні</i>	МФУ відіграють ключову роль у полегшенні участі приватного сектору, шляхом посилення їх ресурсів, щоб зменшити інвестиційні ризики. Вони також можуть просувати програми реформ, із пов'язаним перехідним впливом, що забезпечить подальший імпульс для реформ сектору. Їх безперервний інтерес і активне залучення до транспортного сектору є надзвичайно важливими для успіху. Важливо підтримувати структурований зв'язок з МФУ і надавати їм інформацію.
<i>Належна відповідь ринку і потенційних приватних інвесторів</i>	Проект повинен допомогти МТЗУ створити оточення, яке полегшить вступ на ринок зацікавлених сторін (гравців ринку) і приватних інвесторів. Без їх залучення Уряд не буде мати необхідного ноу-хау для розвитку ринку, і ресурси з державного бюджету і МФУ не будуть достатніми для того, щоб фінансувати необхідний розвиток величезної інфраструктури. Як частина Проекту, проводитимуться опитування гравців ринку та інвесторів, щоб забезпечити орієнтацію реформи на потреби ринку.
<i>Проект також залежить від передумови безперервного приєднання Україною до існуючих угод щодо європейської політики добросусідства і постійної участі в існуючих про-європейських транспортних організаціях</i>	Це важливо і зважаючи на те, що деякі вищі керівники МТЗУ є новими в організації, вони, можливо, повністю не усвідомлюють свою відповідальність щодо європейської політики добросусідства.  Важливим завданням цього Проекту є гарантувати розуміння існуючих зобов'язань і здійснення кроків до їх виконання. Ми проводитимемо аналіз угод, що стосуються транспортного сектору та пропонуватимемо заходи на розгляд МТЗУ.

### 3.8.1 Аналіз ризиків

Існують серйозні ризики, пов'язані з цим Проектом. Аналіз ризиків, а також стратегії їх зменшення пропонуються в таблиці 3-4.

**Таблиця 3-4. Ризики Проекту і заходи для їх пом'якшення**

Характер ризиків	Оцінка
<i>Відсутність вичерпної чіткої транспортної стратегії та Програми розвитку транспорту на довгостроковий період може піддати небезпеці ефективно лідерство МТЗУ, з ризиком, що</i>	На сьогодні склалася ситуація, коли реформи секторув деяких підгалузях були сформульовані, а їх виконання є в кращому випадку повільним. Очікується, що участь і допомога у здійсненні бюджетної підтримки сектору зосередяться на потребі в транспортній політиці. У перші 12 місяців Проекту основна увага приділятиметься



Характер ризиків	Оцінка
<i>рішення по інвестиціях залежатимуть від донора і будуть все більше керованіможливостями фінансування, а не справжніми пріоритетами</i>	допомозі МТЗУ в розробці транспортної політики, пропонуючи повноваження, необхідні для сприяння розвитку і впровадження стратегій підгалузей.
<i>У разіполітичних або економічних змін урядові пріоритети можуть змінюватися впродовж проекту. Тому Консультант може натрапити на несподіваніперешкоди у наданні технічної допомоги, потрібної у встановленітерміни, і МТЗУне зможе досягти очікуванихрезультатів</i>	Проект повинен встановити чіткий баланс між пріоритетами Уряду і принципами, за якими розроблявся цей проект. Хоча він не може впливати на урядові пріоритети, їх доведетьсяуважно відстежувати, щоб вчасно виявляти проблеми. З боку делегації ЄС повинна також існувати певнагнучкість щодо перегляду завдань Проекту, щобприспособитися до змін у пріоритетах.  Успішне впровадження Проекту та стабільність його результатів залежить повністю від участі бенефіціара у розробці документів Проекту, тим паче, що вони вимагають ухвалення та реалізації. У відношенні до цього було утворено робочі групи, однак потрібен достатній час для розвитку їх навиків та розуміння.
<i>Політичний ризик складається у виборах Президента України наприкінці 2009 р. та зміни Уряду на початку 2010 р., що може значно змінити транспортну політику та хід реформування підсекторів транспорту.</i>	Це питання повинна розглянути ЄК і, можливо, варто обґрунтувати доцільність продовження Проекту до 2011 р.

### 3.9 Планування наступного звітнього періоду

Наступний звітний період охоплює грудень 2008 р. і січень 2009 р., а загальними завданнями для всіх компонентів робіт є таке:

- завершити формування всіх робочих груп і схвалити завдання (мандати) таких груп
- Узгодити програму для кожного компонентаПроекту з робочими групами
- Надати внесок до підготовки Плану негайних дій
- Надати підтримку щодо підготовки БПС

На додаток до зазначеного вище будуть просуватись конкретні сфери робіт за кожним компонентом, це викладено у таблиці 3-5.



Таблиця 3-5.

Компонент	Опис
К.1	Розпочато роботу з розробки транспортної політики через підготовку документів супроводжуючого матеріалу у зв'язку із запропонованим переходом до бюджетної підтримки сектору. Документ МТЗУ «Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту», травень 2007 р., містить пропозиції щодо основних напрямів стратегічного розвитку сектору до 2015 р. Він використовується як початковий, хоча і не вважається політичним документом. Це потребує розвиток декількох сфер, що встановить роль держави та галузей в управлінні сектором, економічної, соціальної, природоохоронної та інституційної стратегіях. Також це забезпечить те, що галузеві стратегії, які включають інвестиції та регуляторні реформи, можуть бути успішно впроваджені.
К.2	Розпочата робота з опрацювання питань щодо оперативної сумісності для ТЄМ-Т відповідності до політики залізничного транспорту ЄС, а також визначення принципів конкурентоспроможного ринку залізничного транспорту та відкриття галузі для конкуренції. Будуть підготовлені два робочих документи і подані на розгляд робочої групи протягом наступного звітного періоду.
К.3	Діяльність даного компоненту зосереджена на такому: I) оцінка параметрів національної стратегічної транспортної мережі; II) оцінка взаємовідносин транс'європейської мережі й осі регіональної та національної мережі; III) визначення міжнародних та внутрішніх потоків транспортних перевезень.
К.4	Розпочато роботу щодо визначення необхідної інформації та збору даних як основи для проведення попереднього огляду сектора протягом майбутніх звітних періодів.
К.5	Роботу розпочато зі збору основних даних щодо річкового та морського транспорту, зокрема по портах. Це також включає інформацію (у наявності) по галузі, щодо учасників, законодавчих та адміністративних меж, потоків перевезень, планів розвитку, схем розташування виробничих потужностей тощо. Зазначена частина також передбачає дослідження щодо відповідності існуючого законодавства та адміністрування до законодавства та положень ЄС. Буде підготовлено робочий документ для розгляду робочої групи даного компоненту.
К.6	Буде підготовлено запит на отримання інформації, проведено засідання за участю ключових установ (наприклад, Логістик платформа України, Про-маркетинг 2012, ЄБРР, КЛМ-АФ, ІАТА, Національний авіаційний університет та інші відповідні проекти ЄС). Буде підготовлена технічна записка на тему «Нагляд за безпекою польотів ДАА» для обговорення з ДАА.
К.7	Розпочато роботу зі збору даних по горизонтальних питаннях, як основи для більш детального аналізу.
К.8	У відповідь на запит від Міністра буде підготовлено та подано в МТЗУ План негайних дій разом із визначенням індикаторів виконання. Це потребує внесків інших компонентів Проекту.
К.9	Продовжено посилення управління та розвитку кадрів через виконання аналізу потреб у навчанні, що буде завершено у наступному звітному періоді. Буде підготовлено стратегію навчання, завершено програму на початковий період у 6 місяців. Створено оперативну групу для огляду потенціалу та якості викладання в українських університетах щодо підготовки транспортних фахівців. МТЗУ також зробило запит стосовно проведення оцінки потреб у тренінгу з англійської мови для робітників Міністерства.

План наступного звітного періоду надано у Додатку А.



## **Додаток А: Форми планування Проекту ЄС**

Форма 1.4: Загальний план діяльності

Форма 1.5: Загальний план виконання

Форма 1.6. План діяльності на наступний звітний період



### ФОРМА 1.4: Загальний план діяльності

Назва проекту: <b>Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т</b>			№ проекту: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>			Країна: <b>Україна</b>			Сторінка: <b>1/1</b>						
Період планування: <b>з 4/08/08 по 31/12/10</b>			Підготовлено: <b>1 грудня 2008</b>			Консультант ЄС: <b>Corporate Solutions Limited</b>									
Мета проекту: <b>Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т</b>															
			ЧАСОВІ МЕЖІ						РЕСУРСИ						
№	ДІЯЛЬНІСТЬ	Серпень 2008 – грудень 2010									ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ	
№	Компонент	2008		2009			2010				Старші	Молодші	інформаційні системи веб-сторінка проекту		
К. 1	Політика, регулювання, питання інституціонального фінансування та фінансування інфраструктур	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	460			372
К. 2	Обрані заходи і реформи для залізничного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X		668			474
К. 3	Обрані заходи і реформи для дорожньої інфраструктури	X	X	X	X	X	X	X	X	X		346			526
К. 4	Обрані заходи і реформи для автомобільного транспорту			X	X	X	X	X	X	X		258			405
К. 5	Обрані заходи і реформи для морського транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X		394			678
К. 6	Обрані заходи і реформи для авіаційного транспорту та аеропортів	X	X	X	X	X	X	X	X	X		381			52
К. 7	Міжгалузеві питання	X	X	X	X	X	X	X	X	X		584			326
К. 8	Стратегія розвитку сектору та план дій	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	460			373
К. 9	Розвиток кадрів та навчання	X	X	X	X	X	X	X	X	X		4,000			3,500
	<b>Всього днів</b>										4,000	3,500			



### ФОРМА 1.5: Загальний план виконання

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ Проекту: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>	Країна: <b>Україна</b>	Сторінка <b>1/1</b>
Період планування: <b>Серпень 2008 – грудень 2010</b>		Підготовлений: <b>1 грудня 2008</b>	Консультант ЄС: <b>Corporate Solutions Limited</b>	
<b>Результати та визначені строки</b>		<b>Показники для об'єктивної перевірки</b>	<b>Перепони та припущення</b>	
Результат	Місяць			
Оприлюднення Плану негайних дій	7		<b>Припущення</b>	
Розробка сценаріїв планування транспортного сектору	12		- Політична ситуація та економічні умови дають змогу проведення реформування	
Підготовка прогнозів щодо попиту та транспортного потоку	18		- Безперервна підтримка процесу реформування з боку Уряду України	
Визначення потреб у навчанні	8		- Безперервна або збільшена підтримка з боку МФУ в регіоні	
Визначення транспортної політики	12		- Належна реакція ринку та потенціальних приватних інвесторів	
Визначення Національної транспортної стратегії шляхом розробки:	18		- Приєднання до існуючих угод у рамках Європейської політики добросусідства та участь у пан-європейських транспортних організаціях	
- Стратегії та реформ для залізничного транспорту		Пред'явлення результатів, їх прийняття та затвердження Керуючим комітетом		
- Стратегії та реформ для дорожньої інфраструктури				
- Стратегії та реформ для автомобільного транспорту		Дії МТЗУ та Уряду щодо затвердження транспортної політики та стратегії		
- Стратегії та реформ для морського та річкового транспорту				
- Стратегії та реформ для авіаційної галузі		Дії МТЗУ щодо затвердження коротко- та довгострокових робочих планів		
- Обраних заходів та реформ для мультимодального транспорту				
Визначені короткострокові та довгострокові плани дій для інтеграції в ТЄМ-Т	24		<b>Ризики</b>	
Перелік пріоритетних інвестиційних проектів та сформульовані варіанти фінансування	26	Дії МТЗУ щодо затвердження переліку пріоритетності інвестиційних проектів	- Відсутність всеосяжної політики сектору	
Проведено навчання, формування потенціалу та координація подій	Різні		- Зміни у пріоритетах Уряду внаслідок політичних або економічних змін	
			- Інтенсивність діяльності Проекту та брак ресурсів МТЗУ для підтримки цього темпу	



## ФОРМА 1.6: План робіт на наступний звітний період

### К. 1 - Політика, регулювання, інституціональні питання та фінансування інфраструктур

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка:42/10			
Період планування: з 4/08/08 по 31/12/10		Prepared on: 1 December 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited					
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т									
		ЧАСОВІ МЕЖІ				РЕСУРСИ			
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
№	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші		
К.1	<b>Політика, регулювання, питання інституціонального фінансування та фінансування інфраструктур</b>					51	31		
Стадія 1	Транспортна політика та Програма бюджетної підтримки сектору	X	X	X	X			25	20
Стадія 2	Посилення управління транспортним сектором								
Стадія 3	Посилення стратегічного планування та управління інформацією							26	11
Стадія 4	Забезпечення фінансових механізмів розвитку, технічної підтримки та управління інфраструктурою								



## К. 2 – Обрані заходи та реформи для залізничного транспорту

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка: 3/10			
Період планування: 4/08/08 to 31/12/10		Підготовлено: 1 грудня 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited					
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т									
		ЧАСОВІ МЕЖІ				РЕСУРСИ			
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші		
K. 2	Обрані заходи та реформи для залізничного транспорту					25	28		
Стадія 1	Визначення сценаріїв розвитку	X	X	X	X	X	X	14	28
Стадія 2	Стратегія європейської інтеграції	X		X	X			7	
Стадія 3	Визначення переліку проектів				X			2	
Стадія 4	Допомога в реорганізації та регулюванні економіки	X			X			2	



### К. 3 Обрані заходи та реформи для дорожньої інфраструктури

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка: 4/10					
Період планування: з 4/08/08 по 31/12/10		Підготовлено: 1 грудня 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited							
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т											
		ЧАСОВІ МЕЖІ				РЕСУРСИ					
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ		
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші				
К 3	Обрані заходи та реформи для дорожньої інфраструктури					16	16				
Стадія 1	(ТЄМ-Т) Поширення мережі автодоріг та прогноз			X		X	X	X	14	16	
Стадія 2	Механізми організації та фінансування										
Стадія 3	Дорожня безпека							X	2		
Стадія 4	Визначення переліку інфраструктурних проектів										



#### К.4 - Обрані заходи та реформи для автомобільного транспорту

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Країна: <b>Україна</b>		Сторінка: <b>5/10</b>		
Період планування: з <b>4/08/08</b> по <b>31/12/10</b>		Підготовлено: <b>1 грудня 2008</b>		Консультант ЄС: <b>Corporate Solutions Limited</b>				
Мета проекту: <b>Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т</b>								
		<b>ЧАСОВІ МЕЖІ</b>				<b>РЕСУРСИ</b>		
						<b>ПЕРСОНАЛ</b> Консультанти ЄС	<b>ОБЛАДНАННЯ ТА</b> <b>МАТЕРІАЛИ</b>	<b>ІНШЕ</b>
No	<b>ДІЯЛЬНІСТЬ</b>	<b>Грудень 2008</b>		<b>Січень 2009</b>		<b>Старші</b>	<b>Молодші</b>	
<b>К 4</b>	<b>Обрані заходи та реформи для автомобільного транспорту</b>					<b>2</b>	<b>28</b>	
Стадія 1	Аналіз ринку автомобільного транспорту	X		X		X		X
Стадія 2	Оцінка відповідності Європейським правилам							
Стадія 3	Визначення проектів							



### К. 5 Обрані заходи та реформи для морського та внутрішнього водного транспорту

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка: 6/10					
Період планування: з 4/08/08 по 31/12/10		Підготовлено: 1 грудня 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited							
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т											
		ЧАСОВІ МЕЖИ				РЕСУРСИ					
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС					
						ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ					
						ІНШЕ					
№	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші				
<b>к 5а</b>	<b>Обрані заходи та реформи для морського транспорту</b>					12	9				
Стадія 1	Оцінка роботи порту			X	X			10	9		
Стадія 2	Підготовка політики та стратегії розвитку портів							X	2		
Стадія 3	Планування розвитку										
Стадія 4	Допомога у реорганізації управління портами/інформаційними системами										
<b>к 5б</b>	<b>Обрані заходи та реформи для внутрішнього водного транспорту</b>					10	9				
Стадія 1	Оцінка роботи внутрішнього водного транспорту	X	X			X	X			10	9
Стадія 2	Планування розвитку										
Стадія 3	Визначення інфраструктурних проектів										
Стадія 4	Допомога у реорганізації / впровадженні стратегії завершення робіт										



## К. 6 Обрані заходи та реформи для повітряного транспорту та аеропортів

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка: 7/10			
Період планування: 4/08/08 to 31/12/10		Підготовлено: 1 грудня 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited					
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т									
		ЧАСОВІ МЕЖИ				РЕСУРСИ			
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші		
<b>К 6</b>	<b>Обрані заходи та реформи для повітряного транспорту та аеропортів</b>					<b>12</b>	<b>0</b>		
Стадія 1	Доступ до ринку та регулювання	X						2	
Стадія 2	Аеропорти		X			X		4	
Стадія 3	Вдосконалення контролю безпеки польотів ДАА			X		X		6	



### К. 7 - Міжгалузеві питання

Назва проекту: <b>Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т</b>		№ проекту: <b>EuropeAid /124964/C/SER/UA</b>		Країна: <b>Україна</b>		Сторінка: <b>8/10</b>			
Період планування: <b>4/08/08 to 31/12/10</b>		Підготовлено: <b>1 грудня 2008</b>		Консультант ЄС: <b>Corporate Solutions Limited</b>					
Мета проекту: <b>Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т</b>									
		ЧАСОВІ МЕЖІ				РЕСУРСИ			
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
№	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші		
<b>К 7</b>	<b>Міжгалузеві питання</b>					11	0		
Стадія 1	Мультимодальний транспорт	X			X			3	
Стадія 2	Технології логістики	X			X			3	
Стадія 3	Питання перетину кордонів		X			X		2	
Стадія 4	Інформаційні технології та телематика у транспортному секторі		X					1	
Стадія 5	План дій щодо охорони середовища та енергозбереження у транспортному секторі				X			2	



### К. 8 – Стратегія сектору та план дій

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна				Сторінка: 9/10			
Період планування: 4/08/08 to 31/12/10		Підготовлено: 1 грудня 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited							
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т											
				ЧАСОВІ МЕЖИ				РЕСУРСИ			
								ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
№	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009				Старші	Молодші		
<b>К. 8</b>	<b>Стратегія сектору та план дій</b>							<b>16</b>	<b>11</b>		
Стадія 1	Підготувати План негайних дій		X	X		X	X	X	X	16	11
Стадія 2	Транспортна стратегія										
Стадія 3	Прогноз та баланс видів транспорту										
Стадія 4	Планування дій										



### К. 9 - Навчання та розвиток кадрів

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		№ проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка: 10/10			
Період планування: 4/08/08 to 31/12/10		Підготовлено: 1 грудня 2008		Консультант ЄС: Corporate Solutions Limited					
Мета проекту: Покращення транспортного сектору через надання допомоги МТЗУ в розробці та впровадженні стратегії та плану дій щодо інтеграції в ТЄМ-Т									
		ЧАСОВІ МЕЖИ				РЕСУРСИ			
						ПЕРСОНАЛ Консультанти ЄС		ОБЛАДНАННЯ ТА МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	Грудень 2008		Січень 2009		Старші	Молодші		
К. 9	Навчання та розвиток кадрів					27	0		
Стадія 1	Підготовка та встановлення	X		X		17			
Стадія 2	Аналіз потреб у навчанні та стратегія навчання	X		X		10			
Стадія 3	Впровадження та оцінка програми тренінгів								
	ВСЬОГО ДНІВ								



## Додаток В: Детальна Інформація щодо планування Проекту

Цей розділ подає детальну структуру компонентів та перелік запланованих семінарів. Діяльність та семінари можуть бути переглянуті за результатами обговорення робочих груп.

### В.1 Детальний опис компонентів

Компонент 1		Підтримка МТЗУ в політиці сектору, управлінні, плануванні та координації
Стадія 1	1.1	<b>Транспортна політика та підтримка бюджетної підтримки сектору</b>
	1.1.1	Підготовка проекту транспортної політики
	1.1.2	Підготовка інформації необхідної для Угоди з транспортної політики та бюджетної підтримки
	1.1.3	Підготовка переліку індикаторів, за якими буде виконуватись моніторинг БПС
Стадія 2	1.2	<b>Посилення управління транспортного сектору</b>
	1.2.1.	Надати допомогу МТЗУ в координації дій у ЄК та за іншими програмами
	1.2.2	Огляд рекомендацій для інституціональних змін
	1.2.3	Підготувати порядок денний з реформування та внести його до стратегічного плану
	1.2.4	Утворити та підтримувати базу даних з документації, юридичних та інших текстів
	1.2.5	Створення веб-сторінки
	1.2.6	Встановити та підтримувати діяльність робочих груп для сприяння горизонтальнішому підходу
Стадія 3	1.3	<b>Посилення стратегічного планування та управління інформацією</b>
	1.3.1	Встановлення багаторічного процесу планування у МТЗУ
	1.3.2	Визначення інструментів та процедур для надання пріоритетності проектам
	1.3.3	Підготувати належні статутні інструменти
	1.3.4	Огляд поточних практик та процедур подання інформації до МТЗУ
	1.3.5	Порівняльний аналіз статистичної інформації, що використовується ЄС
	1.3.6	Рекомендації щодо збору, обробки та розповсюдження
1.3.7	Підготувати програму модифікацій по фазах та комп'ютеризації	
Стадія 4	1.4	<b>Надання фінансових механізмів із розвитку, утримання та управління інфраструктурою</b>
	1.4.1	Оцінка планування утримання по кожному виду транспорту та практик управління
	1.4.2	Огляд бюджетних процедур та потреби у вдосконаленні
	1.4.3	Перевірка систем зборів з користувачів інфраструктур, розробка рекомендацій
	1.4.4	Описати різні позабюджетні механізми фінансування
	1.4.5	Визначення транспортних проектів, що можуть бути розглянуті для позабюджетного фінансування
	1.4.6	Рекомендувати покращення для проведення тендерів та процесів укладення контрактів



Компонент 2		Залізничний транспорт
Стадія 1	2.1	<b>Визначення сценаріїв розвитку</b>
	2.1.1	Підготувати сценарії розвитку прогнозування пасажирських та вантажних перевезень
	2.1.2	Підготувати прогнозування перевезень
	2.1.3	Оцінка посилення транзитних можливостей
	2.1.4	Підготувати сценарії високошвидкісних залізниць
	2.1.5	Провести оцінку впливу фінансової кризи і підготувати пропозиції щодо негайних заходів
Стадія 2	2.2	<b>Стратегія європейської інтеграції</b>
	2.2.1	Підготувати сценарії інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі та осі
	2.2.2	Підготувати сценарії взаємодії з транс'європейською залізничною мережею
	2.2.3	Підготувати гармонізацію з правилами та стандартами транспортного ринку ЄС та СOT
	2.2.4	Надати рекомендації щодо покращення систем перевантаження.
	2.2.5	Надати рекомендації щодо технологій енергозбереження на залізничному транспорті
Стадія 3	2.3	<b>Визначення переліку проектів</b>
	2.3.1	Визначити інфраструктурні проекти для розробки за різними схемами фінансування
	2.3.2	Визначити вимоги по програмах оновлення рухомого складу та їх фінансування.
	2.3.3	Визначити короткий перелік проектів залізничного транспорту для міжнародного фінансування.
	2.3.4	Визначити короткий перелік попередніх ТЕО для виконання та подальшого розгляду МФУ
Стадія 4	2.4	<b>Допомога у реструктуризації та економічному регулюванні</b>
	2.4.1	Аналіз організації Укрзалізниці
	2.4.2	Впровадження сучасної бухгалтерії та систем управління інформацією
	2.4.3	Надати пропозиції по розподілу державних функцій від операційних функцій
	2.4.4	Аналіз потенціального розподілу між управлінням інфраструктурою та операційними послугами
	2.4.5	Визначити потенційне залучення приватного сектору, запропонувати фінансові механізми
	2.4.6	Розглянути питання корпоратизації УЗ та комерційних прав на встановлення тарифів
	2.4.7	Розглянути питання корпоратизації УЗ та комерційних прав на фінансування оновлення рухомого складу
	2.4.8	Аналіз програми реформування залізниці та рекомендувати дорожню карту реформування



КОМПОНЕНТ 3		ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА
Стадія 1	3.1	<b>(ТЄМ-Т) Поширення доріг та прогнозування</b>
	3.1.1	Оцінка параметрів національної стратегічної дорожньої мережі
	3.1.2	Оцінити взаємовідносини транс'європейської мережі та осі з мережами регіональних та державних автодоріг
	3.1.3	Визначити міжнародний та внутрішній потоки руху
	3.1.4	Підготувати сценарії прогнозів перевезень
	3.1.5	Моделювання ГІС та прогнозування перевезень
	3.1.6	Визначити точки зору щодо сполучності з ЄС та спрямованості поширення ТЄМ-Т на схід.
	3.1.7	Рекомендації щодо гармонізації зі стандартами будівництва за принципами ЄС
Стадія 2	3.2	<b>Організація та механізми фінансування</b>
	3.2.1	Аналіз організаційної структури Укравтодору
	3.2.2	Визначити потенціал для підрядних робіт та залучення приватного сектора
	3.2.3	Рекомендувати розподіл відповідальності між державними та регіональними органами
	3.2.4	Надання допомоги державним органам влади у встановленні належних механізмів фінансування.
	3.2.5	Оцінка фінансової кризи та підготовка пропозицій для негайних дій
Стадія 3	3.3	<b>Дорожня безпека</b>
	3.3.1	Визначити національну стратегію щодо покращення співпраці між різними організаціями, залученими у роботу з питання дорожньої безпеки
	3.3.2	Запропонувати координований національний план дій
	3.3.3	Надати допомогу в розробці бази даних з дорожньої безпеки
Стадія 4	3.4	<b>Визначення переліку інфраструктурних проектів</b>
	3.4.1	Встановити вимоги по витратах (бюджет) на утримання головної мережі автодоріг
	3.4.2	Підготувати межі для визначення пріоритетного переліку проектів
	3.4.3	Визначити проекти
	3.4.4	Визначити пріоритетний перелік для міжнародного фінансування
	3.4.5	Відбирати короткий перелік попередніх ТЕО



<b>Компонент 4</b>		<b>Автомобільний транспорт</b>
<b>Стадія 1</b>	<b>4.1</b>	<b>Аналіз ринку автомобільного транспорту</b>
	4.1.1	Аналіз ринку українського автомобільного транспорту
	4.1.2	Аналіз тарифів, фінансової системи та системи оподаткування у господарстві автомобільного транспорту.
	4.1.3	Аналіз внутрішніх та міжнародних пасажирських та вантажних перевезень
	4.1.4	Підготовка прогнозу автомобільних перевезень
	4.1.5	Запропонувати покращення методології для статистики господарства автомобільного транспорту
<b>Стадія 2</b>	<b>4.2</b>	<b>Оцінка узгодженості з європейськими правилами</b>
	4.2.1	Оцінка ринку автомобільного транспорту з погляду відповідності законодавству ЄС
	4.2.2	Ознайомити з законодавством ЄС стосовно робочого часу водіїв та періодів відпочинку
	4.2.3	Надати рекомендації щодо створення мережі пунктів відпочинку для водіїв
	4.2.4	Рекомендувати організаційну та технічну підтримку для впровадження
	4.2.5	Рекомендації з уніфікації технологій перетину кордону
	4.2.6	Надати допомогу з удосконалення технологій енергозбереження
	4.2.7	Надати рекомендації щодо техніки аналізу стану довкілля
<b>Стадія 3</b>	<b>4.3</b>	<b>Визначення проектів</b>
	4.3.1	Визначити перелік проектів з охорони довкілля, енергозбереження та безпеки
	4.3.2	Допомога у наданні пріоритетності по проектах мережі пунктів відпочинку для водіїв
	4.3.3	Допомога у наданні пріоритетності по проектах перетину кордону



Компонент 5а		МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ
Стадія 1	5а.1	<b>Оцінка діяльності портів</b>
	5а.1.1	Оцінка поточної діяльності припортового транспортного обладнання
	5а.1.2	Оцінка впливу поточної фінансової кризи
	5а.1.3	Підготовка рекомендацій з покращення ефективності портів
Стадія 2	5а.2	<b>Підготовка політики та стратегії портів</b>
	5а.2.1	Підготовка політики портів
	5а.2.2	Підготовка стратегії портів
Стадія 3	5а.3	<b>Планування розвитку</b>
	5а.3.1	Визначити та надати пріоритети проектам
	5а.3.2	Підготувати короткостроковий та довгостроковий плани для портів
	5а.3.4	Підготувати 5-ти річний план розвитку портів
Стадія 4	5а.4	<b>Допомога в реорганізації управління портами/інформаційними системами</b>
	5а.4.1	Визначити можливості партнерства приватного та державного секторів і концесії
	5а.4.2	Сформулювати пропозиції щодо організації та адміністрування портів
	5а.4.3	Рекомендації з вдосконалення інформаційних систем портів
	5а.4.4	Технічна допомога МТЗУ та адміністраціям портів

Компонент 5в		РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ
Стадія 1	5b.1	<b>Оцінка діяльності річкового транспорту</b>
	5b.1.1	Кількісна оцінка річкових портів для інтеграції
	5b.1.2	Аналіз фінансової кризи – заходи із пом'якшення наслідків
	5b.1.3	Аналіз ринку та прогнозування перевезень
	5b.1.4	Рекомендації із систем управління вантажами
	5b.1.5	Оцінка можливості участі приватного сектору в покращенні послуг
	5b.1.6	Рекомендовані заходи з покращення організації та управління
Стадія 2	5b.2	<b>Планування розвитку</b>
	5b.2.1	Облікувати співвідношення річкових/морських перевезень
	5b.2.2	Рекомендувати стратегію із відродження/покращення конкурентоспроможності річкового транспорту
Стадія 3	5b.3	<b>Визначення проектів з інфраструктури</b>
	5b.3.1	Визначити проекти з річкового транспорту
	5b.3.2	Визначити пріоритети в проектах для міжнародного фінансування
	5b.3.3	Визначити техніко-економічні обґрунтування, що необхідно провести
Стадія 4	5b.4	<b>Допомога в реорганізації/впровадженні стратегії виконання</b>
	5b.4.1	Підготовка 5-ти річного плану розвитку річкового транспорту
	5b.4.2	Надати технічну допомогу МТЗУ
	5b.4.3	Рекомендації з покращення інформаційних систем



Компонент 6		Аеропорти та повітряний транспорт
Стадія 1	6.1	<b>Доступ до ринку/економічне регулювання</b>
	6.1.1	Впровадження документів щодо угоди про спільний авіаційний простір ЕСАА та європейського законодавства
	6.1.2	Надати план дій на перехідний період та негайну підтримку
	6.1.3	Надати супроводження в процесі адаптації ДАА
Стадія 2	6.2	<b>Аеропорти</b>
	6.2.1	Переглянути план розвитку основних аеропортів до 2020 р.
	6.2.2	Визначити вимоги щодо інтермодальності пасажирського транспорту
	6.2.3	Надати рекомендації щодо структури власності аеропортів
	6.2.4	Вивчити модернізацію вантажних терміналів згідно з принципами концепції використання «сухих портів»
	6.2.5	Вивчити можливі варіанти недержавних інвестицій, фінансування та стратегій
	6.2.6	Визначити середньостроковий та довгостроковий вплив на навколишнє середовище та питання стабільності
Стадія 3	6.3	<b>Покращення можливості ДАА щодо нагляду за безпекою польотів</b>
	6.3.1	Надати оцінку поточної ситуації щодо діяльності ДАА по нагляду за безпекою польотів
	6.3.2	Вивчити інституційні зміни, необхідні для впровадження вимог європейського контролю за безпекою
	6.3.3	Впровадження плану дій із системи управління безпекою, та бюджетні вимоги щодо його впровадження
	6.3.4	Підготувати технічне завдання для інформаційно-аналітичної системи управління безпекою
	6.3.5	Підтримати інституційні зміни необхідні для ефективною та фінансово стабільною системи управління безпекою
	6.3.6	Підтримка переходу від JAA до EASA, проекти робочих угод



Компонент 7		Міжгалузеві питання
Стадія 1	7.1	<b>Мультимодальний транспорт</b>
	7.1.1	Розробити політику мультимодального транспорту
	7.1.2	Визначити прийнятність політики ЄС з поширенням ТЄМ-Т на схід
	7.1.3	Запропонувати заходи з покращення взаємодії між державним та міжнародним транспортом
	7.1.4	Розробити сценарії розвитку контейнерів
	7.1.5	Запропонувати заходи з оптимізації транзитних транспортних потоків
Стадія 2	7.1.6	Запропонувати подальший розвиток транзитного транспорту
	7.2	<b>Технології логістики</b>
	7.2.1	Оцінити координацію між логістичними послугами
	7.2.2	Надати рекомендації щодо структурних змін для покращення транспортної логістики
Стадія 3	7.2.3	Надати рекомендації з логістичних систем регіонального мультимодального транспорту
	7.2.4	Надати рекомендації та пріоритети логістичних центрів
	7.3	<b>Питання перетину кордону</b>
	7.3.1	Визначити потребу в покращенні технологій та систем контролю за кордоном
	7.3.2	Рекомендувати заходи щодо підтримки моніторингу за виконанням перетину кордонів
	7.3.3	Рекомендувати заходи з покращення мультимодальних операцій в зонах перетину кордонів
Стадія 4	7.3.4	Визначити проекти/заходи, що є пріоритетними для автодорожньої та залізничної інфраструктури в Придністров'ї
	7.4	<b>Інформатика та телематика в транспорті</b>
	7.4.1	Оцінка впливу інформатики на транспортний попит
	7.4.2	Поради щодо питань пов'язаних із проектом Galileo
Стадія 5	7.4.3	Рекомендації щодо електронного обміну даними
	7.5	<b>Стратегія з охорони навколишнього середовища у транспортному секторі та план дій</b>
	7.5.1	Оцінити рівень енергоспоживання та споживання палива
	7.5.2	Визначити рівень викиду CO <sub>2</sub> для кожної з галузей
	7.5.3	Визначити ліміт викиду CO <sub>2</sub> для кожної з галузей
	7.5.4	Визначити заходи щодо зменшення викиду CO <sub>2</sub> та інших викидів, додати до довгострокового плану розвитку
	7.5.5	Запропонувати заходи із енергозбереження, додати до довгострокового плану розвитку



Компонент 8		План та стратегія сектору
<b>Стадія 1</b>	<b>8.1</b>	<b>Підготувати негайний план дій</b>
	8.1.1	Рекомендації щодо фінансової кризи
	8.1.2	Вивчення інвестиційних програм та програм витрат
<b>Стадія 2</b>	<b>8.2</b>	<b>Транспортна стратегія</b>
	8.2.1	Підготувати стратегію державного транспортного сектору
	8.2.2	Підготувати рекомендації щодо процесу інтеграції до ТЄМ-Т
	8.3.4	Рекомендувати критерії пріоритету проектів
<b>Стадія 3</b>	<b>8.3</b>	<b>Прогноз та баланс транспорту</b>
	8.3.1	Встановлення стратегічної транспортної мережі
	8.3.2	Збір даних щодо потоку перевезень та мережі
	8.3.3	Підготувати загальні прогнози потоку перевезень для кожного із видів транспорту та для усіх загалом
	8.3.4	Визначення потенційного інтер-модального транспортного потоку перевезень
	8.3.5	Визначення перешкод оптимізації модального балансу
	8.3.6	Підготовка рекомендацій щодо збалансованого розвитку всіх видів транспорту
<b>Стадія 4</b>	<b>8.4</b>	<b>Планування діяльності</b>
	8.4.1	Підготувати короткостроковий план дій з ТЄМ-Т
	8.4.2	Підготувати довгостроковий план дій з ТЄМ-Т
	8.4.3	Розроблення загального переліку пріоритетних короткострокових та довгострокових проектів
	8.4.4	Запропонувати джерела/схеми фінансування для інвестиційних проектів



КОМПОНЕНТ 9		РОЗВИТОК КАДРІВ ТА ТРЕНІНГИ
Стадія 1	9.1	<b>Підготовка та встановлення процесу</b>
	9.1.1	Створити робочу групу з розвитку кадрів
	9.1.2	Вивчити організацію кадрів, процеси та спроможності МТЗУ
	9.1.3	Перегляд тренінгових можливостей в Україні
	9.1.4	Враховуючи вплив фінансової кризи запропонувати заходи щодо пом'якшення наслідків
Стадія 2	9.2	<b>Аналіз необхідних тренінгів та стратегія тренінгів</b>
	9.2.1	Підготувати дані щодо вікового профілю, кваліфікаційного та професійного профілю персоналу МТЗУ
	9.2.2	Провести аналіз необхідних тренінгів
	9.2.3	Відібрати кандидатів для участі в тренінгах та навчальних турах
	9.2.4	Підготувати політику та стратегію тренінгів
	9.2.5	Розробити програму тренінгів до 2010 р.
	9.2.6	Оцінка рівня володіння англійською мовою
Стадія 3	9.3	<b>Впровадження тренінгової програми</b>
	9.3.1	Координація тренінгової програми
	9.3.2	Оцінка ефективності тренінгової програми



## В.2 Запропонована Програма Семінарів

Посилання	ТЕМА	Ціль	МАТЕРІАЛИ
SP1	План негайних дій	– Рекомендувати план негайних дій	– План негайних дій
SP2	Сценарії транспортного планування	– Прийняти сценарії планування	– Документ по сценаріях планування
SP3	Розподіл участі	– Погодженість транспортного попиту та прогнозів – Досягнення кращого балансу видів транспорту	– Прогнози перевезень по кожній галузі – В напрямі балансу видів транспорту
SP4	Організація транспортного сектору	– Ухвалення транспортної політики – Прийняття пропозицій для реструктуризації МТЗУ та сектору	– Національна транспортна політика - Проект – Фінансова угода по БПС (різні внески)
SP5	Розвиток мультимодального транспорту	– Заходи сприяння/інвестиція в мультимодальний транспорт	– Стратегія розвитку мультимодального транспорту
SP6	Енергія та довкілля – політика/стратегія для транспорту	– Прийняти пропозиції щодо вдосконалення ефективності енергоспоживання – Прийняти стратегію щодо скорочення викидів CO <sub>2</sub>	– Енергоспоживання та викиди транспортного сектору України – Стратегія та план щодо скорочення споживання енергії та викидів
SP7	Автомобільний транспорт – покращення послуг, умов та безпеки	– Дорожня карта з гармонізації з правилами та практиками ЄС	– Правила ЄС, поточний стан та плани на майбутнє – Пункти відпочинку для водіїв – програма розвитку – Рекомендації з дорожньої безпеки
SP8	Стратегічні питання залізничного транспорту України	– Визначити державні цілі для залізничної галузі – Визначити корпоративні цілі УЗ та цілі споживачів	– Корпоратизація залізниці – питання та рішення – Стратегія залізничної галузі
SP9	Стабільна мобільність	– Відкриття дверей для нових шляхів та засобів фінансування транспорту	– Рекомендації з покращення планування та управління сектору – Платні автодороги – рекомендації з фінансування утримання
SP10	Інвестиційні плани галузей Конференція інвесторів	– Завершити інвестиційні плани галузей – Мобілізація альтернативних фондів джерел для проектів та утримання	– Процедури пріоритету інвестицій – План розвитку залізничної галузі – План розвитку автодорожньої інфраструктури – Стратегія морської галузі – План розвитку річкового транспорту – План безпеки аеропортів – План розвитку мультимодального транспорту



## **Додаток С: Технічне завдання**



## Додаток D: Наказ та лист Міністра

Наказ № 1344

Дата: 05/11/2008

З метою забезпечення належної реалізації розділу «Транспорт» Національного плану дій Тасіс для України 2005 р. та відповідного Технічного завдання проекту технічної допомоги «Підтримка інтеграції транспортної системи України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т»

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити склад Керуючого комітету з питань реалізації проекту технічної допомоги «Підтримка інтеграції транспортної системи України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т» (далі – Проект), що додається.

2. Урбанському І.А., Фоменко К.О., Бадагову В.Ф., Давидову О.М., Работньову В.Г., Сергієнку Л.Г., Гуржосу В.М., Мельничуку В.О., Мироненко А.О. згідно з пунктом 4.1.1 Технічного завдання Проекту:

2.1 Утворити та затвердити склади робочих груп для супроводу Проекту (за кожним компонентом);

2.2 В межах компетенції, забезпечити підготовку та надання міжнародним експертам інформації, необхідної для реалізації Проекту.

3. Відповідальність за реалізацію завдань Проекту по компонентах покласти на:

заступника Міністра Фоменко К.О. – Компонент 1;

заступника Міністра Бадагова В.Ф. – Компонент 2;

голову Укравтодору Гуржоса В.М. – Компонент 3;

заступника Міністра – голову Державної адміністрації автомобільного транспорту Сергієнка Л.Г. – Компонент 4;

заступника Міністра – директора Державної адміністрації морського і річкового транспорту Работньова В.Г. – Компонент 5;

заступника Міністра – голову Державної авіаційної адміністрації Давидова О.М. – Компонент 6;

заступника Міністра Урбанського І.А. – Компоненти 7, 8, 9.

4. Державній адміністрації залізничного транспорту України (Мельничук В.О.), Державному підприємству «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (Редзюк А.М.) відповідно до пункту 6.2. технічного завдання Проекту, розмістити офіс консультантів Проекту, в адміністративній будівлі Державного підприємства «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» за адресою: м. Київ, вул. І.Федорова, 39. та офіс керівника Проекту в адміністративній будівлі Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» за адресою: м. Київ, пр-т Перемоги, 57.

5. Державному підприємству «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (Редзюк А.М.) забезпечити науково-методичний супровід реалізації Проекту.

6. Державному підприємству «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» (Самсонкін В.М.) (м. Київ, вул. І.Федорова, 39.), Державному економіко-технологічному університету транспорту (Габі В.В.) (м. Київ-49, вул. М. Лукашевича, 19), відповідно до компоненту 9 Технічного завдання Проекту забезпечувати приміщеннями (на 50 – 100 осіб) для проведення навчальних тренінгів, семінарів тощо.



7. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра  
Урбанського І.А.

Міністр

Йосип Вінський

### **Міністерство транспорту та зв'язку України**

07/11/2008

№7913.12.14-08

Дозвольте засвідчити Вам свої запевнення у високій повазі та звернутися з наступним.

На даний час, за дорученням Уряду, Міністерством транспорту та зв'язку України проводиться робота щодо визначення напрямів структурних реформ за заходів з їх реалізації, зокрема, залучення інвестицій для мінімізації негативних наслідків світової фінансової кризи в галузі транспорту.

З метою всебічного аналізу даного питання запрошую Вас та відповідних експертів проекту ТЄМ-Т взяти участь в опрацюванні питань структурних реформ та заходів з їх реалізації в галузі транспорту з пропозиціями щодо можливих шляхів залучення інвестицій.

Користуючись нагодою, дозвольте поновити Вам свої запевнення у високій повазі.

Міністр

Йосип Вінський



## Додаток Е: Завдання Керуючого комітету

На виконання розділу «Транспорт» Національного плану дій Тасіс для України 2005 р. та у відповідності до Наказу Міністра транспорту та зв'язку України № 1344 від 05.11.2008 р., яким утворено Керуючий комітет з нагляду за роботою проекту «Підтримка інтеграції України в Транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т», фінансованого Європейським Союзом, було розроблене таке завдання Керуючого комітету.

### Загальна мета Керуючого комітету

Просувати та координувати діяльність, що вважається необхідною для покращення управління транспортним сектором, зокрема міжгалузеві питання, пов'язані з економікою, фінансами, енергозбереженням, навколишнім середовищем, соціальними та людськими ресурсами.

Виконуючи це, Керуючий комітет буде мати відношення до інтеграції транспортних систем України в мережу ТЕМ-Т відповідно до Білої книги Європейської Комісії з транспортної політики та гармонізації державних регулятивних актів з положеннями Європейського Союзу.

### Загальні рекомендації Міністра транспорту та зв'язку України, за результатами роботи Керуючого комітету

Керуючий комітет надає Міністру транспорту загальні поради та рекомендації щодо такого:

- I. Розвиток Проекту Підтримка інтеграції України в Транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т, фінансованого Європейським Союзом (Проект).
- II. Розвиток всіх відповідних проектів у транспортному секторі та особливо тих, що фінансуються Європейським Союзом.
- III. Підготовка та застосування бюджетної підтримки сектору.

### Особливі рекомендації Міністру транспорту та зв'язку України за результатами роботи Керуючого комітету.

Керуючий комітет надає особливі рекомендації Міністру транспорту та зв'язку України щодо такого:

- I. План негайних дій 2009/2010 (для полегшення наслідків поточної глобальної економічної ситуації).
- II. Підготовка національної транспортної політики.
- III. Розробка стратегій розвитку галузей по кожному виду транспорту.
- IV. Фінансова угода з бюджетної підтримки сектору та наступних програм і звітів, що стосуються їх виконання.
- V. Реформи, необхідні для удосконалення законодавства та покращення управління сектором.
- VI. Поширення та використання Української національної стратегічної транспортної мережі (УНСТРАМ).
- VII. Зміст 5-річної Генеральної програми розвитку (ГПР) для розвитку та управління мережею УНСТРАМ на 2011-2015 роки та наступні плани на 2012-2016 роки, 2013-2017 роки та майбутні щорічні.
- VIII. Зміст довгострокових планів розвитку мережі УНСТРАМ до 2030 р..

Усвідомлюючи свою відповідальність, Керуючий комітет має відношення до такого:



Розвиток та впровадження Української транспортної інформаційної системи (УТІС), що надає інформацію про УНСТРТМ, необхідну для Уряду, інвесторів та операторів, що користуються Інтернетом, Географічною інформаційною системою (ГПС) та іншими сучасними процесами.

Ініціювати належні процеси, необхідні для оновлення та підтримки стабільності таких планів і програм протягом років після завершення Проекту, зокрема інституційні та організаційні заходи, потрібні для надання повноважень для підготовки національних транспортних планів та програм, а також фінансових та кадрових ресурсів.

### 3.9.1 На початку ключовими темами для розгляду Керуючого комітету буде опрацювання 9 Компонентів Проекту

- Компонент 1 Питання політики, регуляторної діяльності, інституціональні та фінансові
- Компонент 2 Залізничний транспорт
- Компонент 3 Автодорожня інфраструктура
- Компонент 4 Автомобільний транспорт
- Компонент 5 Морський та річковий транспорт
- Компонент 6 Аеропорти та авіаційний транспорт
- Компонент 7 Міжгалузеві питання
- Компонент 8 Стратегія та план розвитку сектору
- Компонент 9 Розвиток кадрів

Для опрацювання питань згідно з кожним із Компонентів та з вимогою звітування на регулярній основі Керуючому комітету будуть утворені робочі групи. За необхідності Керуючий комітет може призначати інші тимчасові групи.

Керуючий комітет діятиме відповідно до Регламенту.

#### Склад Керуючого комітету

№	Прізвище Ім'я та по-батькові	Посада
1	Урбанський Ігор Анатолійович	заступник Міністра транспорту та зв'язку України – голова Керуючого комітету;
2	Фоменко Катерина Олександрівна	заступник Міністра транспорту та зв'язку України;
3	Бадагов Володимир Федорович	заступник Міністра транспорту та зв'язку України;
4	Давидов Олександр Миколайович	заступник Міністра транспорту та зв'язку України – голова Державної авіаційної адміністрації;
5	Сергієнко Леонід Григорович	заступник Міністра транспорту та зв'язку України – голова Державної адміністрації автомобільного транспорту;
6	Работньов Володимир Геннадійович	заступник Міністра транспорту та зв'язку України – голова Державної адміністрації морського і річкового транспорту;
7	Мельничук Василь Олексійович	генеральний директор Державної адміністрації залізничного транспорту України;
8	Березовський Микола Володимирович	заступник голови Державної служби автомобільних доріг України;
9	Легенький Григорій Миколайович	директор Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку Мінтрансзв'язку України;
10	Гержд Юрій Володимирович	директор Департаменту безпеки у галузі Мінтрансзв'язку України;



№	Прізвище Ім'я та по-батькові	Посада
11	Тарасова Ліна Олександрівна	директор Юридичного департаменту Мінтрансв'язку України;
12	Демчук Алім Іванович	директор Департаменту фінансового регулювання та соціально-економічної політики Мінтрансв'язку України;
13	Макаренко Михайло Володимирович	директор Департаменту залізничного транспорту Мінтрансв'язку;
14	Рак Геннадій Леонідович	начальник Управління зовнішньоекономічних зв'язків Мінтрансв'язку України;
15	Мироненко Антоніна Олексіївна	начальник Управління кадрів Мінтрансв'язку України;
16	Карапіщенко Тетяна Миколаївна	заступник директора Департаменту фінансів транспорту, зв'язку, будівництва та сфери послуг, начальник відділу фінансів в галузях дорожньо-транспортного комплексу Міністерства фінансів України (за згодою)
17	Колосова Вікторія Павлівна	директор Департаменту співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями Міністерства фінансів України (за згодою)
18	Єфремов Олександр Олександрович	начальник відділу секторального співробітництва в рамках європейської політики добросусідства, Департаменту співробітництва з Європейським Союзом Міністерства економіки України (за згодою)
19	Дуглас Расбаш	керівник групи експертів проекту технічної допомоги „Підтримка інтеграції транспортної системи України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т (за згодою)
20	Ханс Райн	керівник третього відділу програм допомоги представництва Європейської комісії в Україні (за згодою)
21	Юрате Юодснукіте	координатор проектів транспортного представництва Європейської комісії в Україні (за згодою)



## Додаток F: Логічна Структура

	Логічна схема реалізації	Об'єктивно контрольовані індикатори	Джерело перевірки	Припущення і ризики
<i>Мета</i>	<p>Підтримка розвитку комплексної транспортної стратегії та плану дій, і початок втілення погоджених пріоритетів зважаючи на:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Вдосконалену спроможність управління всім сектором</li><li>➤ Інтеграцію до мережі ТЄН-Т</li><li>➤ Гармонізацію з правилами і стандартами ЄС</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Збільшення внесків до державного бюджету з доходу, отриманого транспортним сектором</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Державна статистика</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Довгострокова урядова підтримка реформ</li></ul>
<i>Ціль(i)</i>	<p>Підтримка Міністерства транспорту і зв'язку в:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Покращенні управління транспортним сектором і управління конкретними під-секторами</li><li>➤ Створенні умов для врегулювання різних видів транспорту, з метою їх ефективного і раціонального функціонування</li><li>➤ Забезпеченні сумісності з мережею ТЄН-Т</li><li>➤ Сприянні технічній транспортній модернізації, стандартизації та гармонізації зі стандартами ЄС</li><li>➤ Сприянні кращому фінансуванню транспортного сектору</li><li>➤ Покращенні перехресних процедур</li><li>➤ Просуванні міжмодальності та логістики</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Збільшення рівня інвестицій у транспортний сектор (частка фінансування МФУ для транспортного сектора)</li><li>➤ Швидкість змін у транспортному законодавстві</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Державна статистика</li><li>➤ Гранти та звіти МФУ</li><li>➤ Державні юридичні видання</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Готовність з боку Уряду здійснити реформи в структурі управління і правовій базі ключових областей сектора</li></ul>



	Логічна схема реалізації	Об'єктивно контрольовані індикатори	Джерело перевірки	Припущення і ризики
<i>Результати/ документація</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Визначені та узгоджені стратегія державного транспортного сектору і план дій</li><li>➤ Опублікований план негайних дій</li><li>➤ Розроблені сценарії планування в транспортному секторі</li><li>➤ Підготовані прогнози по попиту і транспортним перевезенням</li><li>➤ Визначені навчальні потреби</li><li>➤ Визначена державна транспортна політика</li><li>➤ Визначена державна транспортна стратегія через синтез:<ul style="list-style-type: none"><li>- Відібраних заходів і реформ для залізничного сектору</li><li>- Відібраних заходів і реформ для дорожньої інфраструктури</li><li>- Відібраних заходів і реформ для дорожнього транспорту</li><li>- Відібраних заходів і реформ для морського і внутрішнього водного транспорту</li><li>- Відібраних заходів і реформ для авіаційного сектора</li><li>- Відібраних заходів і реформ для багато-модального транспорту</li></ul></li><li>➤ Сформульований короткотерміновий і довгостроковий плани дій для інтеграції до ТЄМ-Т</li><li>➤ Визначений перелік першочергових інвестиційних проектів і варіантів фінансування</li><li>➤ Здійснені навчання, розвиток компетенції і заходи з координації</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Вироблення документації, її ухвалення і затвердження Керівним комітетом</li><li>➤ Заходи МТЗУ і Уряду, спрямовані на схвалення транспортної політики і стратегії</li><li>➤ Заходи МТЗУ, спрямовані на схвалення переліку проектів першочергового інвестування</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Ухвали МТЗУ</li><li>➤ Звіти по проектах</li></ul>	<p><b>Припущення</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Політична ситуація і економічні умови дають змогу здійснення реформ</li><li>- Безперервна підтримка процесу реформ Урядом</li><li>- Безперервна або збільшена підтримка МФУ в регіоні</li><li>- Належна відповідь ринку і потенційних приватних інвесторів</li><li>- Приєднання до існуючих угод згідно з європейською програмою добросусідства і участь у про-європейських транспортних організаціях.</li></ul> <p><b>Ризики</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Відсутність комплексної політики сектору</li><li>- Зміни пріоритетів Уряду в результаті політичних або економічних змін</li><li>- Інтенсивність діяльності Проекту і брак в МТЗУ компетентності для продовження цієї діяльності</li></ul>



Дії		Специфікація витрат	Специфікація ресурсів	Припущення
К 0	<ul style="list-style-type: none"><li>Управління проектом і координація</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>918 робочих днів</li></ul>	<b>3.9.2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Проект відповідає пріоритетам Уряду</li></ul>
К 1	<ul style="list-style-type: none"><li>Стадія 1 - Створення ефективного і життєздатного, орієнтованого на попит, транспортного сектору</li><li>Стадія 2 - Посилення управління транспортного сектору</li><li>Стадія 3 – Забезпечення фінансових механізмів для розвитку, обслуговування і управління інфраструктури</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>729 робочих днів</li></ul>	<b>3.9.3</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Готовність досягти успіху у впровадженні плану дій європейської програми добросусідства</li><li>Транспортна політика може бути визначена і узгоджена. МТЗУ може впоратися з інтенсивністю діяльності</li><li>Галузі отримують чіткі вказівки щодо розробки реформ та інвестиційних планів</li></ul>
К 2	<ul style="list-style-type: none"><li>Стадія 1 – Визначення сценаріїв розвитку</li><li>Стадія 2 – Стратегія європейської інтеграції</li><li>Стадія 3 – Визначення переліку проектів</li><li>Стадія 4 – Допомога у реструктуризації і економічному регулюванні</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>993 робочих днів</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Зобов'язання по реструктуризації, вилучення неосновних активів, відкритий доступ операторів третьої сторони</li><li>Визначені проекти є здійсненними</li><li>Транспортна політика обумовлює нові заходи з управління залізничним сектором</li></ul>
К 3	<ul style="list-style-type: none"><li>Стадія 1 – (ТЄН-Т) Розширення доріг і прогноз</li><li>Стадія 2 – Механізми організації і фінансування</li><li>Стадія 3 – Дорожня безпека</li><li>Стадія 4 – Визначення переліку проектів інфраструктури</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>782 робочих днів</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>Укравтодор готовий реформувати управління сектора</li><li>Дані доступні на відповідному рівні деталізації</li><li>Укравтодор надає інформацію щодо бюджету</li><li>Міліція співпрацює та повідомляє дані щодо дорожньої безпеки</li></ul>



Дії		Специфікація витрат	Специфікація ресурсів	Припущення
K 4	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Стадія 1 – Аналіз ринку дорожнього транспорту</li><li>➤ Стадія 2 – Оцінка відповідності європейським правилам</li><li>➤ Стадія 3 – Визначення проектів</li></ul>	➤ 595 робочих днів		
K 5a	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Стадія 1 - Оцінка діяльності портів</li><li>➤ Стадія 2 – Підготовка політики і стратегії портів</li><li>➤ Стадія 3 – Планування розвитку</li><li>➤ Стадія 4 – Допомога у реорганізації/впвдженні стратегії конкуренції</li></ul>	➤ 965 робочих днів		<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Керівництво портів прийме реформи</li><li>➤ Портовий сектор можна раціоналізувати</li><li>➤ Наявність інвестицій для вдосконалення внутрішніх водних шляхів</li><li>➤ Заохочується участь приватного сектору</li></ul>
K 5b	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Стадія 1 – Оцінка діяльності внутрішніх водних шляхів</li><li>➤ Стадія 2 – Планування розвитку</li><li>➤ Стадія 3 – Визначення проектів інфраструктури</li><li>➤ Стадія 4 – Допомога у реорганізації/впвдженні стратегії конкуренції</li></ul>			
K 6	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Стадія 1 - Доступ до регулювання ринку</li><li>➤ Стадія 2 - Аеропорти</li><li>➤ Стадія 3 – Модернізація нагляду за безпекою державного управління авіації</li></ul>	➤ 361 робочих днів		<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Здійснений достатній прогрес у напрямі досягнення мети через існуючі проекти</li><li>➤ Політика відповідає вимогам ЄС</li><li>➤ Можлива ратифікація міжнародної конвенції й ухвал</li></ul>
K 7	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Стадія 1 – Багатомодальний транспорт</li><li>➤ Стадія 2 – Технології логістики</li><li>➤ Стадія 3 – Питання перетину кордонів</li><li>➤ Стадія 4 – Інформатика і телематика в транспортному секторі</li></ul>	➤ 784 робочих днів		<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Може бути створена сприятлива структура для мультимодального транспорту</li><li>➤ Ратифіковані міжнародні угоди щодо гармонізації</li><li>➤ Технологія Galileo може бути втілена в</li></ul>



Дії	Специфікація витрат	Специфікація ресурсів	Припущення
	➤ Стадія 5 – План дій з проблем екології та енергії транспортного сектора		прийнятних часових межах
К 8	➤ Стадія 1 – Транспортна стратегія ➤ Стадія 2 – Прогнози і транспортний баланс ➤ Стадія 3 – Планування заходів	➤ 729 робочих днів	➤ Транспортна політика і стратегія можуть бути узгоджені ➤ Буде застосований принцип збору з користувачів ➤ Визначені проекти включені до інвестиційних програм галузей сектору
К 9	➤ Стадія 1 – Підготовка і запуск ➤ Стадія 2 – Аналіз навчальних потреб і стратегії навчання ➤ Стадія 3 – Здійснення і оцінка програми навчання	➤ 645 робочих днів	➤ Співробітництво управління кадрів ➤ Можуть бути визначені тренери, яких потрібно навчати ➤ Підтримка адміністрації анкетування ➤ Визначені відповідні учасники і вони можуть присвятити час



## Додаток G: Перелік засідань та документів

### A. Перелік засідань

#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
1	15.09.2008	Дуглас Расбаш	ЄК	вступна зустріч по Проекту			
2	15.09.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ, ЄК, Проект	зустріч між ЄК та МТЗУ			директор Департаменту МТЗУ, менеджер проектів ЄК, ДР, ЕД, ЕЖ
3	16.09.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ	брифінг			Еббі Адамі, Дуглас Расбаш, Ентоні Пірс, М. Климпуш, Л. Сергієнко
4	02.10.2008	Мері Франс Лагруле	МТЗУ	попередня зустріч, огляд діяльності			М. Макаренко, В. Мироненко
5	06.10.2008	Мері Франс Лагруле	УЗ	попередня зустріч, огляд діяльності			Й. Кранц
6	07.10.2008	Мері Франс Лагруле	МТЗУ	брифінг по ТЄМ-Т			О. Рейтер
7	09.10.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, Управління кадрів	перша зустріч, збір даних			ДР, ПК, А. Мироненко, В. Бондаренко, О. Дьячук
8	14.10.2008	Мартін Керрідж	МТЗУ	робоча група з політики та бюджету	бюджетна підтримка сектора		члени РГ
9	14.10.2008	Мері Франс Лагруле	НДІ Проект	мультиmodalьний транспорт			І. Шум



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
10	15.10.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ				ДР, ПК, Г. Легенький, А. Кузьменко, Н. Атаманчук, С. Липинська, О. Малаков, В. Бондаренко, О. Дьячук
11	15.10.2008	Мері Франс Лагруле	УЗ	збір інформації			Й. Кранц
12	16.10.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, Управління кадрів	збір інформації			ДР, ПК, А. Мироненко, В. Бондаренко, О. Дьячук
13	16.10.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ	переглянутий ТЗ			ДР, ПК, МК та інші, див. список присутніх
14	16.10.2008	Мері Франс Лагруле	Інститут залізничного транспорту	зустріч з місцевим експертом			В. Мироненко
15	19.10.2008	Едді Деклерк	МТЗУ	попередня зустріч, огляд діяльності			В. Галас, О. Сенюк
16	20.10.2008	Едді Деклерк	офіс	зустріч з місцевим експертом			Едді Деклерк, О Сенюк, В. Керусенко
17	24.10.2008	Мартін Керрідж	МТЗУ	робоча група з політики та бюджету	індикатори		члени РГ
18	30.10.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, Управління кадрів	робоча група			начальники відділів кадрів МТЗУ, держпідприємств, персонал проекту
19	03.11.2008	Ентоні Пірс і Мартін Керрідж	Укравтодор	співпраця	завдання та організація		М. Климпуш



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
20	03.11.2008	Дуглас Расбаш	НДІ Проект	зустріч з директором НДІ проекту			Е. Пірс, А. Новікова
21	03.11.2008	Ентоні Пірс		зустріч з місцевим експертом			А. Новікова, В. Агеєв, Е. Пірс, М. Керрідж
22	03.11.2008	Ентоні Пірс		зустріч з місцевим експертом			А. Новікова, М. Климпуш, М. Керрідж
23	04.11.2008	Ханс Морманн	посольство Королівства Нідерландів	збір інформації			Б. Велс, секретар, посольство Королівства Нідерландів
24	04.11.2008	Ханс Морманн	НДІ Проект	зустріч із заст. директора Транспортної академії України			А. Новікова
25	04.11.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ	обговорення державної політики та підтримки транспорту			заступник міністра І. Урбанський, Еббі Адамі
26	05.11.2008	Ханс Морманн	Платформа логістики	концепція "сухих портів" в авіації			К. Бассова, менеджер проекту
27	05.11.2008	Ханс Морманн	Promarketing	збір інформації			Дірк Смітс Ван Ойен, директор
28	06.11.2008	Ентоні Пірс	Укравтодор	збір інформації			В. Гужос, Голова Укравтодору, Т. Бабіч
29	06.11.2008	Ханс Морманн	Транспортна академія України	обговорення ТЗ			А. Новікова, О. Мельник
30	07.11.2008	Ентоні Пірс	ЄБРР	збір інформації			Андре Куувсек, Марк Магалецький, Е. Пірс, М. Керрідж, Х. Морманн



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
31	07.11.2008	Ханс Морманн	Національний авіаційний університет	обговорення плану дій щодо реалізації системи управління безпеки польотами ДАА			А. Новікова, М. Давиденко
32	11.11.2008	Дуглас Расбаш	офіс Проекту	засідання експертів			місцеві експерти та експерти ЄС
33	11.11.2008	Ханс Морманн	KLM/Air France	огляд поточної ситуації в галузі авіації			Арвін Алан, генеральний менеджер
34	12.11.2008	Дуглас Расбаш	ЄК				М. Керрідж
35	12.11.2008	Ханс Морманн	Твіннінг-проект TACIS та ТРАСЕКА				С. Ладіє, М. Грейль
36	13.11.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, управління кадрів	оцінка потреб у навчанні, порядок денний РГ			А. Мироненко, О. Дьячук
37	13.11.2008	Мартін Керрідж	МТЗУ, РГ БПС	робоча група	БПС та індикатори		ДР, МТЗУ, експерти ЄС
38	14.11.2008	Дуглас Расбаш	офіс Проекту	фінансова криза			експерти ЄС
39	15.11.2008	Мері Франс Лагруле	залізниця Молдови				
40	20.11.2008	Едді Деклерк	МТЗУ	робоча група			члени РГ
41	20.11.2008	Мартін Керрідж	геоматика	УТІС	можлива співпраця		А. Барциковський
42	20.11.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, управління кадрів	запуск пілотної ОПН, координація тренінгів			ПК, О. Саніна, АМ, ОД



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
43	20.11.2008	Мері Франс Лагруле	Інститут залізничного транспорту	зустріч з місцевим експертом			В. Мироненко
44	25.11.2008	Дуглас Расбаш	офіс Проекту	засідання експертів			всі експерти
45	26.11.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, управління кадрів	оперативна група з тренінгів			ДР, ПК, ОС, члени РГ УК
46	26.11.2008	Мері Франс Лагруле	Міністерство транспорту Франції				
47	26.11.2008	Мері Франс Лагруле	Французька агенція безпеки на залізничному транспорті				Segretain
48	26.11.2008	Мері Франс Лагруле	Європейська агенція залізничного транспорту				J/C. Пінчант, О. Сілла
49	27.11.2008	Мері Франс Лагруле	Інститут залізничного транспорту	зустріч з місцевим експертом			В. Мироненко
50	04.12.2008	Мартін Керрідж	пункт Рава-Руська				СМАП, Митниця
51	10.12.2009	Мартін Керрідж	офіс Проекту	засідання експертів			всі експерти
52	14.12.2008	Едді Деклерк	Одеський проектний офіс	засідання групи портового проекту			Едді Деклерк, Іш, М. Беннет, О. Сенюк
53	15.12.2008	Едді Деклерк	адміністрація Одеського порту	попередня зустріч та збір даних			Іш, О. Сенюк, М. Шапошников (нач. деп. розвитку та зовнішніх відносин), І. Шклярук (менеджер деп.



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
							розвитку та зовнішніх відносин)
54	16.12.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ	засідання Керуючого комітету	мандат, регламент КК		члени КК, запрошені та преса
55	16.12.2008	Едді Деклерк	адміністрація Іллічівського порту	попередня зустріч та збір даних			Іш, О. Сенюк, Г. Токман (директор деп.. розвитку та інвестицій)
56	17.12.2008	Едді Деклерк	Євротермінал (сухий порт Одеса)	попередня зустріч та збір даних			Іш, О. Сенюк, С. Лисіцин, Д. Воронков
57	17.12.2008	Едді Деклерк	Державний інформаційний та аналітичний центр з морського та річкового транспорту	попередня зустріч та збір даних			Р. Баштанний
58	17.12.2008	Едді Деклерк	Державний НДІ морського транспорту	попередня зустріч та збір даних			Іш, О. Сенюк, Р. Баштанний, О. Сенюк, О. Бубліков (голов. інженер, порт Южний)
59	11.12.2008	Первіз Кассамалі	Державний університет економіки та технології транспорту	робоча група			
60	15.12.2008	Первіз Кассамалі	МТЗУ, управління кадрів	брифінг для КК			
61	18.12.2008	Дуглас Расбаш	офіс	засідання експертів	план негайних дій		всі експерти
62	19.12.2008	Дуглас Расбаш	МТЗУ	MoTC	звіт про хід проекту, ПНД		МК, А. Кузьменко



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
63	25.12.2008	Олена Саніна	МТЗУ, управління кадрів	оцінка потреб у навчанні			
64	14.01.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ	зустріч між МТЗУ, ЄК по ТЗ			Е. Адамі, Г. Легенький, А. Кузьменко, Ю. Юднускайте
65	15.01.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ	ТЗ/коментарі звіту про початок проекту			А. Кузьменко
66	16.01.2009	Дуглас Расбаш	ЄС делегація	обговорення ТЗ			Ю. Юднускайте, Еббі Адамі
67	19.01.2009	Мері Франс Лагруле	Arcelor Ukraine				Жан Жуйє, ген. директор
68	19.01.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ	Координація з Твіннінг-проектом з політики			Габріела Фітц, МК
69	20.01.2009	Первіз Кассамалі	МТЗУ	засідання РГ			члени РГ
70	20.01.2009	Мері Франс Лагруле	МТЗУ	засідання РГ			члени РГ, МК, ДР
71	21.01.2009	Мартін Керрідж	МТЗУ	Євро-2012			В. Бондаренко
72	21.01.2009	Мартін Керрідж	МТЗУ	обговорення БПС			А. Кузьменко
73	22.01.2009	Мартін Керрідж	офіс				Габріела Фітц, МК
74	22.01.2009	Первіз Кассамалі	МТЗУ, управління кадрів	зустріч ОГ з УК, координація з Твіннінг-проектом з політики			члени ОГ, ДР, Г. Фітц
75	27.01.2009	Дуглас Расбаш, Ентоні Пірс,	МТЗУ деп. автотранспорту, УК				А. Міроненко, ПК



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
		Первіз Кассамалі					
76	28.01.2009	Дуглас Расбаш	офіс	засідання експертів			всі експерти
77	30.01.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ/ЄК	обговорення БПС			МК, А. Кузьменко, Ю. Юднускайте
78	02.02.2009	Ентоні Пірс	Укравтодор	засідання робочої групи			члени РГ, МК, ДР, ЕП
79	03.02.2009	Мартін Керрідж	МТЗУ	обговорення БПС			ДР, А. Кузьменко
80	03.02.2009	Мері Франс Лагруле	офіс	обговорення К2			В. Мироненко
81	04.02.2009	Дуглас Расбаш	Office	координація з Твіннінг-проектом з політики			Г. Фітц, МФЛ
82	05.02.2009	Ентоні Пірс	Укравтодор				МК, ЕП
83	05.02.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ	обговорення БПС			МК, А. Кузьменко
84	06.02.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ	обговорення БПС			МК, А. Кузьменко, Ю. Юднускайте
85	06.02.2009	Мері Франс Лагруле	Брюссель, DG TREN				Ж.Ж. Нолдген
86	09.02.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ	обговорення БПС			МК, А. Кузьменко, Ю. Юднускайте
87	09.02.2009	Дуглас Расбаш	МТЗУ, управління кадрів	обговорення БПС			ПК, ОС, А. Міроненко



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ТЕМА	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	РЕЗУЛЬТАТ	УЧАСНИКИ
88	11.02.2009	Ентоні Пірс	Укравтодор	засідання РГ + підгрупи			

## В. Перелік документів

#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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 р.	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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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
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 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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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 р.	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
9	n/a	Strategy	Energy Strategy of Ukraine till 2030	Енергетична стратегія України на період до 2030 р.	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 р. + Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 р.	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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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
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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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 роки	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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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 1 September 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 р. 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 дорожньої галузі України	Note on problem areas in financing the road sector, priority concession projects	WP3



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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 р.	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 р.	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 транспортного центра 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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
31	360	MoTC Order #360	The concept Of sustainable national transport policy for development of all modes of transport for 2007-2014	Концепція сталої 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 із змінами	Law	Law of Ukraine on concessions for road building and maintenance	Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»		WP 3



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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 України «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 України «Про автомобільні дороги»		WP3
43	Газетная статья	Newspaper article	V. Gurzhos. Ukraine's Motorways a pipedream	В. Гуржос. Автобани нам не «світять»		WP3



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
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	On Approval of the Provision on State Railway Administration of Ukraine, of 29th of February 1996	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



#	Ресстрац. № документа	Тип документа	Назва англійською	Назва українською	Стислий опис	Робочий документ (РД)
50	№233/94-ВР	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-р	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 р.		WP 6
53		List	List of State Programmes for transport and road system and facilities	перелік Державних програм, що діють у галузі транспорту та дорожнього господарства		MIX



## Додаток Н: Перелік подібних проектів з технічної допомоги ЄС

### А. Проект для транспортного сектору України

Тип	Назва	Стан
Технічна допомога	Оцінка та впровадження Україною міжнародних угод та конвенцій у транспорті	Триває
Технічна допомога	Підтримка інтеграції України до транс'європейської транспортної мережі	підписано контракт
Технічна допомога	ТЕО розвитку портів України	підписано контракт
Технічна допомога	Інтеграція транспортних мереж і пунктів перетину кордонів між Україною та Білоруссю (Програма прикордонної співпраці)	підписано контракт
Твінінг	Гармонізація з нормами ЄС законодавства та стандартів України у сфері цивільної авіації	триває
Твінінг	Підтримка у зміцненні безпеки автомобільного вантажного та автомобільного громадського транспорту в Україні	триває
Твінінг	Підтримка у розробці та впровадженні транспортної політики в Україні	триває



## В. Подібні проекти TRACECA

Назва
Покращення морських сполучень між коридорами TRACECA та ТЄМ-Т
Розвиток центрів сертифікації обладнання для перевезень швидкопсувних товарів в Центральній Азії
Аналіз та прогнозування потоків перевезень для країн TRACECA та міжрегіонального транспортного діалогу країн СНД
Посилення кваліфікації транспортного тренінгу в країнах СНД
Міжнародні логістичні центри/вузли
Розробка спільної системи управління охороною та співпраця в сфері морської безпеки та запобігання забруднення кораблями в Чорному/Каспійському морях
«Морські магістралі», Чорне море/Каспійське море
Тренінг адміністрації цивільної авіації та персоналу, зайнятому у повітряних перевезеннях
Регіональний транспортний діалог та взаємодія мереж
Міжнародна транспортна безпека та охорона



## Додаток К: Управління бюджетом побічних витрат (БПВ)

### 1. СТАТТІ ВИТРАТ

Бюджет побічних витрат становить 550,000 євро, є строго обмеженим, і не може використовуватися для будь-яких інших цілей окрім тих, що визначені в ТЗ. Статті витрат в ТЗ є чіткими, але пропонується розбити їх ще, для того, щоб надати детальнішу оцінку застосування і використання цього цінного ресурсу.

1. Семінари та навчання
  - Засідання Керуючого комітету та робочих груп
  - Тренінг-сесії та семінари
  - Навчальні тури
2. Розповсюдження
  - Зустрічі та спеціальні пункти
  - Переклад юридичних та інших текстів
3. Витрати на місцеві та міжнародні подорожі та добові

#### Семінари та навчання

Засідання Керуючого комітету та робочих груп

Витрати за цією статтею належать до проведення засідань Керуючого комітету та робочих груп. Очікується проведення приблизно 6 засідань КК та великої кількості засідань робочих груп. Витрати по кожному засіданню будуть неістотними, оскільки більшість засідань відбуватимуться в МТЗУ. Витрати включають друкування матеріалів та переклад.

Тренінг-сесії та семінари

Семінари – основні заходи, на яких обговорюватимуться і опрацьовуватимуться найголовніші питання. Порядок денний, матеріали та списки учасників будуть підготовлені заздалегідь і подані на схвалення разом з бюджетом. Тренінг-сесії визначаються як частина Компоненту 9 і можуть потребувати оренди приміщень для навчання та засобів.

#### Навчальні тури

Навчальні тури можуть бути як груповими, щоб охопити деякі загальні проблеми, так і візитами для одного або двох осіб з метою вивчення конкретного питання. Кількість та зміст навчальних турів будуть остаточно визначені після аналізу виробничих потреб. Програми навчальних турів і бюджети будуть представлені заздалегідь на схвалення.

### 2. Розповсюдження

Витрати на розповсюдження покриватимуть такі пункти, як розробка та робота веб-сайту, друк і публікація робочих документів, технічних приміток та основних звітів, а саме політики, стратегії та багаторічного плану, а також інших матеріалів, які сприятимуть поширеному розумінню Проекту (за винятком друку і видання контрактних звітів – тобто звіту про початок Проекту, проміжних звітів про хід Проекту і остаточного звіту; бюджет може також охоплювати рекламування і просування Проекту). Цей бюджет також використовується для видимості ЄС та комунікацій.

Зустрічі та спеціальні пункти

Більш ніж ймовірно, що відбуватимуться важливі для Проекту спеціальні конференції і заходи, які потрібно відвідати або експертам, або проектним партнерам. Також може бути потреба у закупівлі даних, програмного забезпечення та технічних засобів, необхідних для утворення інформаційної бази даних транспортного сектору та системи для підготовки планів сектору та його галузей. Бюджетна лінія також використовуватиметься для покриття витрат на польові дослідження за необхідності



### **Переклад юридичних та інших текстів**

Хоча витрати на загальну лінгвістику входять в оплату, можливо іноді буде потрібно виконати переклад юридичних та інших текстів і розподіл коштів на це перебуватиме в повноваженнях підрядного органу.

### **3. Витрати на місцеві та міжнародні подорожі та добові**

Цей пункт охоплює всі подорожі за межами Києва, включно з виплатою добових відповідно до загальних умов.

### **Схвалення ЄС**

На цей момент Підрядникові не потрібне попереднє схвалення для пункту 3, але потрібне схвалення за всіма іншими пунктами. Хоча це і прийнятно, пропонується, що схвалення пункту 1 «Семінари та навчання» буде надаватись два рази на рік для забезпечення того, щоб часті заходи, особливо засідання робочих груп не затримувались.