

Програма Європейського Союзу для України



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



Другий звіт про хід Проекту

(Липень 2009 р.)



This project is funded by
the European Union



Ministry of Transport and
Communications of Ukraine



CORPORATE
SOLUTIONS

ARUP



WSP

NACO

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

This project is
implemented by:

LONDON

36 BYRON HILL ROAD, HARROW ON THE HILL - MIDDLESEX - UNITED KINGDOM
HA20HY

TEL: +44 (0)2084237711 - FAX: +44 (0)2084237766 - E-MAIL: INFO.UK@CSCL.BIZ

MOSCOW

14/1 TVESKOY BOULEVARD - MOSCOW 103009 - RUSSIA

TEL: +7 (095)7975751 - FAX: +7 (095)7975752 - E-MAIL: INFO.CIS@CSCL.BIZ

SARAJEVO

CEKALUSA 52 - 71000 SARAJEVO - BOSNIA AND HERZEGOVINA

TEL: +387 (0)33 219 101 - FAX: +387 (0)33 219 102 - E-MAIL: INFO.BIH@CSCL.BIZ

DUSHANBE

22 RUDAKI STREET - DUSHANBE 734012 - TAJIKISTAN

TEL: +992 917 765961 - E-MAIL

INFO.CIS@CSCL.BIZ



Назва проекту		Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т	
Номер Проекту:	EuropeAid /124964/C/SER/UA		
Країна	Україна		
Назва	Партнер Проекту	Консультант ЄК	
	Міністерство транспорту та зв'язку України	Corporate Solutions Consulting Ltd	
Адреса	Проспект Перемоги, 14 Київ, Україна 01135	36 Byron Hill Road Harrow-on-the-Hill, Middlesex HA2 0HY 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	
Підпис:			
Дата звіту	Липень 2009 року		
Звітний період	1 лютого 2009 року – 31 липня 2009 року		
Автор	Corporate Solutions Consulting Ltd		
Команда ЄК M&E	_____	_____	_____
	[ім'я]	[підпис]	[дата]
Делегація ЄК	_____	_____	_____
	[ім'я]	[підпис]	[дата]
Менеджер проектів ЄК	_____	_____	_____
	[ім'я]	[підпис]	[дата]



Зміст

1	СТИСЛИЙ ОГЛЯД ПРОЕКТУ	1
2	СТИСЛИЙ ВИКЛАД ХОДУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ	2
2.1	Діяльність з координації	2
2.2	Керуючий комітет та робочі групи.....	2
2.3	Програмна підтримка сектору	2
2.4	Компоненти проекту	3
2.5	Використання ресурсів	4
3	СТИСЛИЙ ВИКЛАД ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ НА ПОДАЛЬШИЙ ПЕРІОД.....	4
3.1	Стадії проекту та результати	4
3.2	Структура заходів.....	6
4	ДЕТАЛЬНІШЕ ПРО ПРОГРЕС У ЗВІТНОМУ ПЕРІОДІ	8
4.1	Керуючий комітет та робочі групи.....	8
4.2	Обмеження та проблеми	8
4.3	Компонент 1: Політика, питання регуляторної, інституціональної діяльності та фінансування інфраструктури	9
4.4	Компонент 2: Залізничний транспорт	12
4.5	Компонент 3: Дорожня інфраструктура.....	15
4.6	Компонент 4: Автомобільний транспорт	17
4.7	Компонент 5: Морський і внутрішній водний транспорт.....	18
4.8	Компонент 6: Аеропорти та авіаційний транспорт	22
4.9	Компонент 7: Міжгалузеві питання.....	24
4.10	Компонент 8: Стратегія і план сектору	24
4.11	Компонент 9: Розвиток і навчання кадрів	26
5	ЗАХОДИ, ЗАПЛАНОВАНІ НА НАСТУПНИЙ ЗВІТНИЙ ПЕРІОД	27
5.1	Загальна інформація	27
5.2	Заплановані матеріали.....	28
ДОДАТОК А: ФОРМИ ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ ЄС		37

ДОДАТКИ:

- a. Стислий виклад стратегії галузі морського та річкового транспорту
- b. Коментарі юридичного департаменту до проекту документу з Політики
- c. Схеми головних автомобільних та залізничних сполучень з мережею ТЕМ-Т
- d. Постійні члени Робочої Групи 3 – Дорожня Інфраструктура
- e. Круглий стіл з питань безпеки дорожнього руху – Висновки
- f. Постійні члени Робочої Групи 4 – Автомобільний транспорт
- g. Робочий план Компоненту 4. Робота автомобільного транспорту в Україні.
- h. Стислий огляд Державної програми розвитку аеропортів України
- i. Визначення схеми для розвитку мультимодального транспорту в Україні
- j. Стислий огляд нового законодавства, прийнятого Урядом, щодо залучення інвестицій, організації Спільних Підприємств в Україні з окремим акцентом на компанії, що працюють в портах



Абревіатура

УАП (ATM)	Управління Авіаційними Потоками
Літак класу C,D або E	ІКАО Система класифікації літака за розмахом крила
ЧЕС (BSEC)	Чорноморське Економічне Співробітництво
СНД (CIS)	Співдружність Незалежних Держав
САТ I/II/III	Інструментальна система посадки для посилення безпеки за умовами поганої видимості
КМУ (COM)	Кабінет Міністрів України
СЕСУ (CSP)	Стратегія ЄС-Україна
КСЛ (CSL)	Корпорейт Солюшенз Лімітед
ГДТЕ (DG TREN)	Генеральна Дирекція з транспорту та енергетики (Європейська Комісія)
ДРКСТЗ (DTCSDC)	Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку (МТЗУ)
ЄААБ (EASA)	Європейська Агенція з авіаційної безпеки
ЄБРР (EBRD)	Європейський Банк Реконструкції та Розвитку
ЄК (EC)	Європейська Комісія
НЄПР (ECIP)	Наближення до Європи та План реалізації
ЄСАП (ECAA)	Європейський Спільний Авіаційний Простір
ЄКЦА (ECAC)	Європейська Конференція Цивільної Авіації
ЄПС (ENP)	Європейська Політика Сусідства
ЄІСП (ENPI)	Європейський інструмент сусідства та партнерства
ЄС (EU)	Європейський Союз
НПДНР (GTZ)	Німецька Програма Допомоги Національному Розвитку
ВВП (GDP)	Внутрішній Валовий Продукт
УУ (GoU)	Уряд України
GPS	Глобальна Система Стільникової Навігації
ССНГ (GSNS)	Стільникова Система Навігації Галілео
РГВР (HLG)	Робоча Група Вищого Рівня
РК (HRD)	Розвиток кадрів
IATA	Міжнародна Асоціація Авіаційного Транспорту
ILS	Система інструментального приземлення
ІКАО (ICAO)	Міжнародна Організація Цивільної Авіації
ІКТ (ICT)	Інформаційні та комунікаційні технології
МФУ (IFI)	Міжнародні Фінансові Установи
МВФ (IMF)	Міжнародний Валютний Фонд
МСАТ (IRU)	Міжнародний Союз Автомобільного Транспорту
JAA	Об'єднані авіаційні влади
LWO/UKLL	Код ІКАО та IATA для Львівського міжнародного аеропорту
МПР (MAP)	Мільйонів пасажирів на рік
ММТ/ІМТ	Мультиmodalьний/Інтерmodalьний транспорт
МТЗУ (MoTC)	Міністерство транспорту та зв'язку України
УРД (MRO)	Утримання, ремонт та догляд
НУО (NGO)	Неурядова організація
НІП (NIP)	Національна індикативна програма
ОЕСР (OECD)	Організація Економічного Співробітництва та Розвитку
ДПС (PCA)	Договір про партнерство та співробітництво
НКП (PCN)	Номер класифікації покриття – галузь авіаліній
ДПП (PPP)	Державно-приватне партнерство
ЄСПІ (RIS)	Європейська система річкової інформації
ДАА (SAA)	Державна Авіаційна Адміністрація/Державіаадміністрація



БПС (SBS)	Бюджетна Підтримка Сектора
КК (SC)	Керуючий Комітет
ЄЄН (SES)	Єдине Європейське Небо
SARPS	Стандарти та рекомендовані практики
МСП (SME)	Мале та середнє підприємство
СУБ (SMS)	Система управління безпекою польотів
ТД (TA)	Технічна допомога
TACIS (TACIS)	Технічна допомога країнам СНД
ТЕМ-Т (TEN-T)	Транс-Європейська Транспортна Мережа
ПІ ТЕМ-Т (TIP)	Процес інтеграції до ТЕМ-Т
АНТ (TNA)	Аналіз необхідних тренінгів
ТЗ (ToR)	Технічне завдання
ЗМ (TOW)	Злітна маса
ТРАСЕКА (TRACECA)	Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія
ГРН (UAH)	Гривня
КООН ПЕ (UNECE)	Комісія ООН з питань економіки в Європі
КООН ПЗК (UNPCC)	Комісія ООН з питань зміни клімату
УЗ (UZ)	Укрзалізниця – Український залізничний транспорт
СОТ (WTO)	Світова Організація Торгівлі

Курс обміну: на 5 серпня 2009 1€ = 11.3 Грн.



1 Стислий огляд Проекту

Назва проекту:	Підтримка інтеграції України в Транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т
Номер проекту:	EuropeAid/124964/C/SER/UA
Країна:	Україна
Загальна мета:	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.
Очікувані результати/документи:	Основні заплановані результати/документи за Проектом: <ul style="list-style-type: none">– опублікований План негайних дій;– розроблені сценарії планування транспортного сектору;– підготовлені прогнози транспортного попиту та перевезень;– визначені потреби в навчанні;– визначена національна транспортна політика;– національна транспортна стратегія визначена через формулювання:<ul style="list-style-type: none">- стратегії та реформи для залізничного сектору;- стратегії та реформи для дорожньої інфраструктури;- стратегії та реформи для автомобільного транспорту;- стратегії та реформи для морського і річкового транспорту- стратегії та реформи для авіаційного сектору;- обраних заходів та реформ для мультимодального транспорту;– сформульовані короткостроковий і довгостроковий плани дій для інтеграції в ТЕМ-Т;– визначений перелік пріоритетних інвестиційних проектів і варіанти фінансування;– проведено навчання, розвиток компетенцій і координаційні заходи.
Діяльність:	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.



Цільові групи: 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.

Дата початку проекту: 4 серпня 2008 року

Тривалість проекту: 29 місяців

2 Стислий виклад ходу реалізації Проекту

Цей звіт є другим звітом про хід виконання проекту, що охоплює період з 1 лютого по 31 липня 2009 року проекту "Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т".

2.1 Діяльність з координації

У звітний період представники проекту регулярно зустрічались з представниками Делегації ЄК, Міністерства транспорту та зв'язку України (МТЗУ), органів виконавчої влади, що відповідають за кожний вид транспорту, та міжнародних фінансових установ (МФУ).

Окрім координації із зацікавленими сторонами, на початковому етапі проекту була визначена необхідність координації дій між суміжними транспортними проектами, що реалізуються в Україні за фінансової підтримки ЄС. Усього на даний момент під цю категорію підпадають 17 проектів, включаючи проекти ТРАСЕКА. Спочатку було запропоновано, щоб проект ТЕМ-Т відповідав за координацію транспортних проектів в Україні, фінансованих донорами. Проте, потім було узгоджено, що, незважаючи на необхідність координації, це завдання можна виконати найкраще шляхом регулярних зустрічей в офісі Делегації ЄК за участю представників МТЗУ. За цей період відбулося два загальних координаційних засідання в Києві, а також засідання з питань морського сектору в Одесі в червні 2009 року. Крім того, 11 червня 2009 року представники проекту "Розробка техніко-економічного обґрунтування проекту розвитку портів України" і проекту ТЕМ-Т зустрілися з Послом ЄС (паном Пінту Тейшейрою) під час його ознайомчої поїздки в порт Іллічевськ, представили стислі презентації обох проектів та обговорили поставлені перед ними завдання.

2.2 Керуючий комітет та робочі групи

Перше засідання Керуючого комітету відбулося 16 грудня 2008 року, а наступне засідання заплановано на вересень 2009 року. Зважаючи на відставку Міністра транспорту та його заступника (Голови Керуючого комітету), що мала місце 17 червня 2009 року, друге засідання КК не може відбутися до призначення нового Голови, і проект очікує рішення МТЗУ з цього питання.

Зараз створені робочі групи з усіх питань, проте слід ще вдосконалити роботу в групах, які займаються аналізом результатів проектів у вигляді технічних звітів та робочої документації.

2.3 Програмна підтримка сектору

Протягом цього першого періоду, і на вимогу Міністра, було підготовлено План негайних дій для допомоги МТЗУ у зменшенні негативного впливу фінансової кризи на транспортний сектор. Була також надана підтримка у підготовці інформації для розробки проекту бюджетної підтримки сектора.



Під час цього періоду увагу було зосереджено на допомозі МТЗУ у підготовці "Транспортної політики" для розгляду Кабінетом Міністрів України (КМУ). Ця робота була скоординована з роботою твінінг-проекту "Підтримка у розробці та впровадженні транспортної політики в Україні". Мета Політики є подвійною: і) виконати вимогу щодо впровадження проекту БПС, і ii) запропонувати базу, необхідну проекту ТЕМ-Т у підготовці Транспортної стратегії України.

Хоча значного прогресу було досягнуто у підготовці Політики, кінцевий проект документу ще слід узгодити і офіційно подати на затвердження у МТЗУ та іншим зацікавленим сторонам. Крім того, новий Міністр навряд чи буде призначений до загальних президентських виборів 2010 року, що також може відкласти затвердження Транспортної політики.

2.4 Компоненти проекту

Незважаючи на повільний початок у першому звітному періоді, значного прогресу було досягнуто в реалізації 9 робочих компонентів. Також збільшується підтримка проекту з боку посадових осіб різних транспортних секторів та МТЗУ, хоча організація зустрічей з деякими керівниками все ще складає проблему.

У цей період почали надходити дані від Укравтодору, і зустрічі з членами робочих груп додали розуміння з основних питань. 6 квітня 2009 року було успішно проведено круглий стіл з питань дорожньої безпеки. Було підготовлено попередній проект карти мережі автодоріг і залізниць, що відносяться до ТЕМ-Т, і після його затвердження Керуючим комітетом він буде використаний як база для аналізу і прогнозування транспортного потоку. Також розпочалась підготовча робота над компонентами, що стосуються питань дорожнього транспорту і міжгалузевої діяльності, і були затверджені короткострокові експерти, які розпочнуть свою роботу у наступний звітний період.

Проект встановив добрі робочі відносини з Державною авіаційною адміністрацією (ДАА) МТЗУ і, у тісному співробітництві з Національним авіаційним університетом в Києві, проект ТЕМ-Т надавав підтримку в організації навчального семінару з питань повітряної безпеки, який відбувся 11-12 червня 2009 року. Робота над авіаційним компонентом координується з Твінінг-програмою з питань авіаційного транспорту, а також з нещодавно розпочатою програмою ТРАСЕКА з питань контролю повітряного руху "Безпека цивільної авіації". Крім того, проект надавав підтримку проведенню у Києві конференції під назвою "Єдине європейське небо" 25-26 червня 2009 р., і ДАА попросила проект проаналізувати проект інвестиції в реабілітацію аеропорту Львів. Експерти з авіаційних питань відвідали цей аеропорт 7 липня 2009 р. у супроводі представника Світового Банку, і підготували детальний звіт про оцінку. Цей звіт був прийнятий МТЗУ, і спеціалістів проекту попросили зробити аналіз інвестицій і інші ключові аеропорти.

Експерти з залізничних питань були запрошені до участі у багатьох засіданнях МТЗУ та Укрзалізниці (УЗ) з метою обговорення питань реструктуризації залізничної галузі, регулювання і відкриття доступу до залізничної мережі приватним операторам. Стосовно цього було вивчено кілька питань, включаючи питання функціональної сумісності і конкуренції, проте результати ще слід предметно обговорити з Укрзалізницею і МТЗУ. Проект призначив експерта з юридичних питань у залізничній галузі, який раніше брав участь у підготовці плану реструктуризації для УХ за програмою ЄБРР, зробити аналіз ходу реструктуризації з 2005 року. Незважаючи на певний прогрес, головною перешкодою залишається відсутність згоди щодо напрямків і строків реформ. Це заважає Укрзалізниці і МТЗУ чітко визначити ті питання, в яких їм необхідна підтримка від проекту.

Стосовно морського транспорту, незважаючи на постійні проблеми зі збором даних і організацією зустрічей з представниками сектору, було досягнуто прогресу згідно з запланованим графіком. Тісне співробітництво з Департаментом морського і річкового транспорту МТЗУ має призвести до покращення доступу до інформації і прискорення зв'язків та контактів з іншими зацікавленими сторонами у морському секторі. Хоча експерти проекту встановили власні тісні зв'язки з професіоналами сектору, як в державній, так і в приватній його частині. Це дозволило групі проекту зібрати дані з перших рук і отримати інформацію стосовно щоденного функціонування річкового і морського транспорту. У звітний період ця робота вилілась у підготовку звіту щодо "Стратегії морського і річкового сектору 5.3 і 5.7" у червні 2009 року (Додаток А).



Було розпочато попередню роботу із визначення сценаріїв планування розвитку, включаючи підготовку бази для прогнозування транспортного потоку. Втім, подальший прогрес залежить від завершення підготовки Транспортної Політики і, певним чином, від результатів президентських виборів. МТЗУ представило перелік із 178 інвестиційних проектів у сфері транспорту, які будуть оцінені і визначені за пріоритетністю. Проект підготував базу для попередньої оцінки і визначення пріоритетів, яка, після затвердження Керуючого комітету, буде застосована до довгого списку проектів. Ця методика буде використана як база для розробки комп'ютерної програми для визначення пріоритетних проектів, що збільшить спроможність МТЗУ.

Був завершений аналіз потреб у навчанні, після чого була сконструйована комплексна матриця, яка стане основою для визначення і реалізації навчальної програми у наступний звітний період. Проект ще має отримати внесок від твінгового проекту з цього питання.

Проекту був наданий веб-сайт проекту ЄС "Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту" з усіма відповідними файлами, і ця інформація зараз інтегрується у веб-сайт проекту ТЕМ-Т, який буде повністю функціональним у вересні 2009 р. Цей сайт має умови щодо віддаленого доступу і закритий розділ для виключного використання співробітників проекту. Сервер ТЕМ-Т є також повністю функціональним і на ньому зберігаються дані, зібрані проектом з різних джерел.

Таким чином, незважаючи на прогрес у другому звітному періоді порівняно з першим періодом, обмежений доступ до інформації і керівників продовжує заважати швидкому просуванню проекту. Нові зусилля, зроблені проектом з квітня 2009 р., поступово призвели до покращення контактів з керівниками секторів та до підвищення рівня співробітництва, хоча все ще слід зробити набагато більше, зважаючи на вимогливий графік проекту. Зміни в МТЗУ також відволікли увагу керівників і внесли невпевненість щодо подальшої політики і напрямків її реалізації. Делегація ЄК розглядає доцільність подовження проекту після 31 грудня 2010 року, щоб компенсувати повільний початок і перерви в роботі, пов'язані зі змінами в міністерстві.

2.5 Використання ресурсів

За цей період було використано 1357 людино-днів із запланованих 2014, що складає трохи більше 67%. Таке неповне використання ресурсів великим чином пов'язане зі: i) зміною керівника групи, що призвело до зменшення числа використаних днів, і ii) меншим використанням часу короткострокових старших і молодших експертів під час очікування рішень щодо необхідної підтримки в таких секторах, як залізниця, iii) затримкою зауважень від членів робочих груп щодо представлених документів.

3 Стислий виклад планування Проекту на подальший період

3.1 Стадії Проекту та результати

3.1.1 План негайних дій (місяць 6)

План негайних дій (ПНД) допоміг уряду в рішеннях, необхідних як відповідь на безпосередній вплив фінансової кризи на транспортний сектор. У ПНД розглядаються найважливіші питання, що потрібно вирішити у короткі строки, але при цьому не зашкоджуючи довгостроковим реформам. Проект документу було подано і опрацьовано і, хоча МТЗУ видало пізніший документ, проект не отримувал подальших запитів про допомогу. Як ми розуміємо, деякі оригінальні рекомендації були впроваджені, і тому цю стадію проекту можна вважати виконаною.



3.1.2 Розробка сценаріїв планування для транспортного сектору (місяць 141)

Сценарії планування важливі для стратегічного планування та прогнозування транспортних перевезень. Вони стануть основою для визначення інвестиційних проектів і їх пріоритетів. Теперішні політичні та економічні невизначеності ускладнюють досягнення цієї мети.

Розглядалися чотири загальних сценарії у якості основи для планування розвитку сектора, а саме: 1) процес вступу до ЄС; 2) відносини з Росією; 3) світова економіка; і 4) економіка України. Наступним кроком має бути формулювання припущень по кожному сценарію як основи прогнозування транспортного потоку, з використанням бази даних про транспортний потік, яка наразі поповнюється.

Підготовка сценаріїв планування залежить від затвердження Транспортної політики, отримання і опрацювання історичної інформації про транспортний потік з розбивкою за видами транспорту, типами товарів, місцями відправки та призначення. Усі ці елементи є складними і потребують багато часу, і ми сподіваємось, що по завершенні підготовки Політики, ресурси МТЗУ будуть спрямовані на планування сценаріїв і збір даних.

3.1.3 Підготовка прогнозу транспортного попиту й перевезень (місяць 18)

Прогнози транспортних перевезень необхідні для оцінювання доцільності та реальності здійснення запропонованих інвестиційних проектів, і їх розробка була запланована на 18 місяць. Проте це може бути затримано на кілька місяців, внаслідок повільного і проблематичного збору даних. Дані для прогнозування транспортного потоку збираються з різних наявних джерел, і питання збору даних є предметом регулярного обговорення на кожних зборах робочої групи, включаючи питання збору, документування і використання даних з належним результатом. Ми сподіваємось, що з допомогою МТЗУ проект отримає інформацію про транспортні потоки з розбивкою за видами транспорту, типами товарів, місцями відправки та призначення по мережі ТЕМ-Т і стратегічній мережі. Попередні ознаки стабілізації світової економіки в останні місяці також дозволяють сподіватись на більш надійні результати прогнозування транспортного потоку в Україні.

3.1.4 З'ясування потреб у навчанні (місяць 8)

Аналіз потреб у навчанні, проведений у попередньому звітному періоді, був завершений і став основою для визначення короткострокових потреб у навчанні для МТЗУ, а також для розроблення довгострокової навчальної стратегії. Висвітлення АПН було розширено з тим, щоб МТЗУ отримало краще уявлення про потреби у навчанні для всього транспортного сектору. Ця ініціатива отримала підтримку з боку колишнього Міністра. Аналіз забрав більше часу, ніж очікувалось, проте був корисним і додав розуміння потреб у навчанні для транспортного сектору в цілому, дозволивши створити список тем, в яких зацікавлені конкретні групи людей. Це ще буде обговорюватись з Департаментом соціальної і кадрової політики МТЗУ з метою визначення і узгодження поданого проекту учбового плану. Департамент також попросив проект надати програмне забезпечення для ведення централізованої бази даних АПН у МТЗУ разом з усіма записами щодо персоналу. Це питання було досліджено, і отримана відповідна пропозиція. Ми очікуємо офіційної заяви ціни для подальшої оцінки перед тим, як передати це питання в ЄК на затвердження.

3.1.5 Розробка національної транспортної політики (місяць 12)

Національна транспортна політика України повинна бути розроблена і проаналізована МТЗУ перед тим, як її презентувати іншим міністерствам та зацікавленим сторонам для коментарів. Планувалось подати проект Політики на розгляд уряду влітку 2009 року. Політика надасть необхідну базу для стратегічного планування по кожному виду транспорту, а також для впровадження БПС у 2010 р.

Незважаючи на те, що було підготовлено кілька проектів документу, ще не досягнуто консенсусу стосовно його кінцевого формату та стилю. Відбулося багато зустрічей з представниками МТЗУ та твінінгового проекту з розробки політики з метою прояснити структуру документа і отримати

¹ Ця стадія була запланована на місяць 12, проте була відкладена до місяця 14.



коментарі стосовно змісту існуючих проектів. В результаті коментарі щодо структури були отримані, і вона переглядалась кілька разів на вимогу МТЗУ. Кінцевий проект документу буде представлений у серпні 2009 р. На його основі МТЗУ видасть проект Політики іншим зацікавленим сторонам для коментарів і узгодження, з допомогою твінінгового проекту "Підтримка у розробці та впровадженні транспортної політики в Україні".

3.1.6 Розробка стратегій для транспортної галузі та її підгалузей (місяць 18)

Після розробки загальної транспортної політики буде здійснено перегляд поточних стратегій для підгалузей (таких як галузь морського транспорту, яка розробила політику і стратегію, що очікують коментарів робочої групи) з метою забезпечення їх послідовності та відповідності структурі загальної політики. У стратегії будуть більш детально визначені кроки, необхідні для реалізації політики й отримання очікуваних результатів. Важливим завданням для МТЗУ є забезпечення достатнього потенціалу для координування та моніторингу реалізації різних програм реформування. Інституціональний потенціал МТЗУ потребує значного посилення та реорганізації. Група з реалізації Проекту ТЕМ-Т тісно працюватиме з програмою партнерства щодо політики у напрямі нарощення потенціалу

3.1.7 Розроблення короткострокових та довгострокових планів дій щодо інтеграції до мережі ТЕМ-Т (місяць 26)

Завдання планів дій полягає у забезпеченні дорожньої карти для інтеграції до ТЕМ-Т методом окреслення кроків, необхідних у короткій та тривалій перспективі. МТЗУ доведеться також задіяти процеси, покликані забезпечити регулярний перегляд та адаптацію цих планів. Ця діяльність буде тісно координуватися з твінінговим проектом з питань розробки політики.

Цей процес вже розпочато в авіаційному та морському секторах, і це буде відбуватись в усіх секторах у майбутні звітні періоди. Крім того, буде проведений аналіз невідповідностей українського законодавства європейському з метою усунення таких невідповідностей у транспортному секторі. Це буде уточненням існуючого аналізу, підготовленого в межах нещодавно завершеного проекту "Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту.

МТЗУ доведеться також задіяти процеси, покликані забезпечити регулярний перегляд та адаптацію цих планів. Ця діяльність буде тісно координуватися з твінінговим проектом з питань розробки та впровадження транспортної політики".

3.1.8 Визначення переліку пріоритетних інвестиційних проектів і варіантів фінансування (місяць 26)

Наразі впроваджується методологія для оцінювання інвестиційних проектів задля того, щоб скласти перелік пріоритетних капіталовкладень методом аналізу за багатьма критеріями. Очікується, що МТЗУ відіграватиме важливу роль у визначенні та погодженні критеріїв встановлення пріоритетів. Також будуть задіяні засоби для полегшення оцінювання проектів

Була розроблена методика оцінки запропонованих інвестиційних проектів у сфері транспорту з використанням аналізу за багатьма критеріями. Ця методика буде використана для розробки аналітичного інструменту, який допоможе визначити пріоритетні проекти на основі кількох факторів, включаючи: (а) відповідність майбутнім потребам України в ефективній транспортній інфраструктурі, і (b) прискорення інтеграції транспортної мережі України в транспортні мережі Європейського Союзу. Хоча ці завдання є подібними, строки їх виконання і напрямки реалізації можуть вимагати визначення двох наборів критеріїв. МТЗУ і Керуючий комітет будуть відігравати важливу роль у встановленні та узгодженні критеріїв визначення пріоритетів за рекомендаціями проекту.

3.2 Структура заходів

Основа планування проекту залишається такою самою, що було детально викладено у Звіті про початок роботи та логічних рамках проекту, і її наведено нижче.



Вих. №	Компонент
Компонент 1	Політика, питання регуляторної, інституціональної діяльності та фінансування інфраструктури
1.1	Транспортна політика та допомога у проекті бюджетної підтримки сектора
1.2	Посилення керування транспортним сектором
1.3	Посилення стратегічного планування та управління інформацією
1.4	Забезпечення фінансових механізмів для розвитку, обслуговування та управління інфраструктурою
Компонент 2	Залізничний транспорт
2.1	Визначення сценаріїв розвитку
2.2	Стратегія європейської інтеграції
2.3	Визначення переліку проектів
2.4	Допомога у реструктуризації та економічному регулюванні
Компонент 3	Дорожня інфраструктура
3.1	(ТЄМ-Т) Розширення автодоріг і прогноз перевезень
3.2	Організаційні механізми та механізми фінансування
3.3	Безпека дорожнього руху
3.4	Визначення переліку проектів інфраструктури
Компонент 4	Автомобільний транспорт
4.1	Аналіз ринку автомобільних перевезень
4.2	Оцінювання відповідності європейському законодавству
4.3	Визначення проектів
Компонент 5	Морський та внутрішній водний транспорт
Компонент 5a	Морський транспорт
5a.1	Оцінка показників діяльності портів
5a.2	Підготовка політики та стратегії для портів
5a.3	Планування розвитку
5a.4	Допомога у реорганізації управління портом/інформаційних системах
Компонент 5b	Внутрішній водний транспорт
5b.1	Оцінка показників діяльності внутрішнього водного транспорту
5b.2	Планування розвитку
5b.3	Визначення проектів інфраструктури
5b.4	Допомога у реорганізації/впровадженні стратегії завершення
Компонент 6	Аеропорти та авіаційний транспорт
6.1	Доступ до ринку/економічне регулювання
6.2	Аеропорт
6.3	Покращення можливостей ДАА щодо нагляду за безпекою польотів
Компонент 7	Міжгалузеві питання
7.1	Мультиmodalьні перевезення
7.2	Технологія логістики
7.3	Транскордонні питання
7.4	Інформатика та телематика на транспорті
7.5	Стратегія транспортного сектора щодо питань навколишнього середовища і План дій
Компонент 8	Транспортна стратегія і План негайних дій
8.1	Підготовка Плану негайних дій
8.2	Транспортна стратегія
8.3	Прогноз транспортних потоків і транспортний баланс



Вих. №	Компонент
8.4	Планування дій
Компонент 9	Розвиток кадрів та навчання
9.1	Підготовка та впровадження
9.2	Аналіз потреб у навчанні та стратегія навчання
9.3	Реалізація програми навчання

4 Детальніше про прогрес у звітному періоді

Поточний звітний період охоплює час від 1 лютого до 31 липня 2009 року. Для кожного компонента подається детальний звіт у розділах 4.3 – 4.11 відповідно до загальної програми робіт, що міститься у Звіті про початок роботи.

4.1 Керуючий комітет та робочі групи

Було створено Керуючий комітет (КК), перше засідання якого відбулося 16 грудня 2008 року. Результати засідання містяться у протоколі², за яким: а) схвалюються зміни в обсязі робіт; б) затверджуються мандати різних робочих груп; с) підтверджується потреба в запропонованих інформаційних системах і процедурах; d) підтверджується потреба у підвищенні потенціалу МТЗУ у стратегічному транспортному плануванні задля того, щоб впровадити та реалізувати головні результати Проекту.

Друге засідання КК було заплановане на квітень 2009 р., але було відкладене до липня 2009 р. з метою дочекатися затвердження Звіту про початок проекту, який був суттєво переглянутий порівняно з проектом, поданим у грудні 2008 р., і першого звіту про хід виконання проекту. Наразі наступне засідання відкладене на невизначений термін, внаслідок відставки Міністра і одного з його заступників, який був Головою Керуючого комітету. Ми сподіваємось, що МТЗУ запропонує нового Головуючого, і друге засідання відбудеться на початку вересня, де буде обговорено і затверджено цей другий звіт про хід виконання проекту. Провести друге засідання КК у вересні 2009 р. дуже важливо, тому що слід розглянути і обговорити низку важливих питань. Це включає транспортну політику, поліпшення доступу до інформації і посадових осіб, усунення перешкод на шляху реалізації проекту.

4.2 Обмеження та проблеми

У перший рік проекту було використано на 40% менше ресурсів, ніж було заплановано. Прогрес у першому звітному періоді був повільним, внаслідок причин, вказаних у звіті про початок проекту і першому звіті про хід проекту. Це затримувало залучення експертів, старших і молодших, до проекту, допоки не були вирішені проблеми з доступом до інформації і узгодженні обсягів підтримки, необхідної по кожному сектору. У листопаді був виданий наказ Міністра і розповсюджений у грудні 2008 р, який став відправною точкою. У другому звітному періоді, хоча доступ до посадовців та інформації покращився, зокрема, в авіаційному та автодорожньому секторі, деякі зацікавлені сторони з державного сектора не дуже активно співпрацюють з проектом (наприклад, залізничний і морський сектори).

Проект підписав дві угоди про зберігання конфіденційності з ДАА і одну з Укравтодором, щоб розвіяти певні сумніви. Здається, що не існує стандартного механізму систематичного збору і надання проекту інформації про транспортну систему. Наказ міністра, підписаний 5 листопада 2008 р., що вимагав від органів виконавчої влади співпрацювати з проектом з метою прискорення його реалізації, мав обмежений вплив, зокрема, це стосується організацій, які звітують на пряму КМУ. Можливо, проект буде вимушений підписати ще якісь угоди, тому що внутрішні процедури деяких організацій вимагають спеціальних дозволів і затверджень перед тим, як вони можуть відреагувати на запит щодо надання інформації та організацію зустрічі, і такі затвердження забирають певний час на опрацювання (зазвичай, близько 2 тижнів).

² Протокол засідання Керуючого комітету подано на схвалення у грудні 2008 року.



Тяжка економічна криза і її вплив на економіку України також відволікли увагу керівників на нагальні проблеми транспортного сектора, пов'язані з кризою. Наприклад, раптова відставка Міністра транспорту та його заступника, пана Урбанського, який відповідав за проект ТЕМ-Т і був Головою Керуючого комітету, ускладнила прийняття стратегічних рішень і внесла невпевненість на операційному рівні.

Співробітники Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку (ДРКСТЗ) продовжують допомагати проекту, проте вони також завантажені своїми поточними обов'язками, які контрастують з обмеженими ресурсами Департаменту. Це може бути потенційним стримуючим фактором подальшого прогресу по всім компонентам проекту і в процесі впровадження його результатів. Впровадження результатів проекту в МТЗУ та кожному транспортному секторі є дуже важливим фактором успішності проекту у справі забезпечення сталого розвитку, і це питання потребує уваги. Питання високої плинності кадрів і необхідності підвищення академічної і професійної кваліфікації персоналу МТЗУ можуть бути лише частково розглянуті в межах запланованої навчальної програми проекту ТЕМ-Т.

Зважаючи на обмежені строки надання технічної допомоги, Делегація ЄК вивчає можливість продовження проекту поза 31 грудня 2010 року.

4.3 Компонент 1: Політика, питання регуляторної, інституціональної діяльності та фінансування інфраструктури

Цей компонент у поточному звітному періоді був тісно скоординований з проектом партнерства щодо розробки транспортної політики та допомоги у підготовці проекту БПС, а також зосередженні уваги на підвищенні потенціалу МТЗУ у розробці політики і стратегічному плануванні

4.3.1 Стадія 1: Транспортна політика та бюджетна підтримка сектору (БПС)

Проблема відсутності такої політики наголошувалася в Технічному завданні як ризик для досягнення результатів Проекту. Це залишається потенційною перешкодою для ефективного впровадження проекту БПС. У перший звітний період було розпочато розробку транспортної політики шляхом підготовки допоміжних документів, необхідних для переходу до проекту БПС. В документі МТЗУ від травня 2007 року під назвою *"Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засади транспортної політики"* містяться пропозиції щодо основних напрямів стратегічного розвитку галузі до 2015 року. Він використовується як відправна точка, хоча і не вважається програмним документом, потребуючи доопрацювання у деяких сферах задля визначення ролі держави і підгалузей в управлінні галуззю. Необхідно також розробити економічну, соціальну, екологічну та інституційну стратегії задля того, щоб забезпечити успішну реалізацію стратегій для підгалузей, що включають програми капіталовкладень і регуляторного реформування

18 березня 2009 року в МТЗУ відбулась зустріч між представниками проекту з розробки політики і проектом ТЕМ-Т з метою узгодження підходу до підготовки Транспортної політики, внаслідок чого сторони досягли наступних важливих угод:

1. Новий документ МТЗУ від 3 березня під назвою "Про затвердження транспортної політики України і стратегії інтеграції національної транспортної системи у Транс'європейську транспортну мережу міжнародних транспортних коридорів на період до 2020 року" був отриманий напередодні зустрічі, і проект ТЕМ-Т надав письмові зауваження стосовно нього. МТЗУ підкреслило, що цей документ буде в цілому взятий за основу кінцевої політики, тому що він вже був розповсюджений в МТЗУ та серед інших зацікавлених сторін, і від них були отримані зауваження. Цей документ був підготовлений під керівництвом пані Алли Новікової з ДерждорНДІ.



2. МТЗУ запропонувало наступний графік підготовки і затвердження Політики:

Стадія	Дата
Подання першого проекту документа на розгляд МТЗУ	15 квітня 2009
Отримання зауважень МТЗУ	21 квітня 2009
Подання другого проекту документа на розгляд МТЗУ і завершення	1 травня 2009
Розповсюдження третього проекту документа в МТЗУ для отримання коментарів і завершення	1 червня 2009
Передання кінцевого проекту документа в інші міністерства та зацікавленим сторонам для коментарів	1 липня 2009
Подання політики, затвердженої МТЗУ, на розгляд уряду	1 серпня 2009

3. МТЗУ були запропоновані два варіанти підготовки політики: і) Твінінговий проект запропонував, щоб його спеціалісти редагували документ з метою вдосконалення його структури, презентації і усунення повторів, або інакше іі) проект ТЄМ-Т може підготувати новий документ, який загалом базується на документі МТЗУ, але також розглядає недоліки, визначені в аналізі проекту. З цією метою зміст, що складається з 7 заголовків, був узгоджений з Аллою Новіковою і представлений на засіданні.

Було підкреслено, що перший варіант може бути підготовлений дуже швидко і поданий в МТЗУ до 15 квітня 2009 року, проте є ризики з другим варіантом, пов'язані з прийнятністю нової структури для зацікавлених сторін і доцільністю встановленого строку підготовки. Сторони погодилися, що участь в процесі Алли Новікової може допомогти запобігти цих ризиків. МТЗУ висловило згоду з другим варіантом, а експерти твінінгового проекту отримали завдання підготувати перший варіант як запасний.

Невдовзі після засідання в МТЗУ відбулась зустріч з Делегацією ЄК, де було вирішено, що найбільш прийнятним варіантом є такий, що проект з розробки політики перегляне існуючу Політику і внесе доповнення, необхідні для підтримки впровадження БПС. Було також вирішено, що проект ТЄМ-Т задовольнить бажання МТЗУ і підготує переглянутий документ.

Робочий проект політики (1.3) був підготовлений проектом ТЄМ-Т у квітні 2009 р. і розповсюджений в МТЗУ українською мовою у травні 2009 р. Зворотній зв'язок (Додаток В) був отриманий від дорожнього, залізничного і юридичного департаментів 15 червня 2009 р. Усі коментарі були позитивними, і не було одержано жодних заперечень щодо змісту.

Для прояснення історії допомоги, наданої проектом, зауважимо, що 1 червня 2009 року ми отримали усну пораду від МТЗУ, що документ 1.3 не слід переглядати, і політику слід розробляти на основі проекту стратегії до 2020 року, підготовленою пані Новіковою.

На спільному засіданні проекту ТЄМ-Т і твінінгового проекту з розробки політики з представниками ДРКСТЗ 30 червня 2009 р. МТЗУ знову заявило, що проект документу 1.3 є неприйнятним, проте не вказало причини. Було повторено, що політика має ґрунтуватись на документі стратегії до 2020 року, який був визначений як стратегічний документ. Обговорення термінів політика і стратегія не призвело до консенсусу.

1 і 3 липня 2009 року відбулись подальші обговорення документу, підготовленою пані Новіковою українською мовою. Потім, 4 і 5 липня, проект ТЄМ-Т провів детальний аналіз англійського перекладу, після чого кінцеві англійська і українська версії документу були представлені Делегації ЄК на щомісячному засіданні 9 липня 2009 р. Проект ТЄМ-Т презентував документ англійською мовою, хоча брав дуже обмежену участь у його підготовці, окрім перевірки перекладу. А цьому засіданні МТЗУ висловило незгоду з цим документом і зауважило, що він є неприйнятним. Точні причини або пояснення знов не були вказані.

15 липня 2009 р. проект отримав зауваження від Делегації ЄК щодо стратегії, проте було незрозуміло, яка версія документу розглядалась. В той самий день від МТЗУ надійшло два нових проекту змісту. 16 липня відбулась зустріч в МТЗУ з Делегацією ЄК, на якій нові проекти змісту були розглянуті і відхилені. Твінінговий проект і проект ТЄМ-Т отримали завдання підготувати нові пропозиції, які були подані в МТЗУ 22 липня 2009 року.



Як видно зі стислого описання вище, було зроблено кілька спроб розробки проекту документу щодо політики, прийнятного для МТЗУ, з урахуванням вказівок ДРКСТЗ і рекомендацій пані Новікової. Кінцевий робочий проект документу щодо політики 1.3, який враховує численні усні зауваження і пропозиції МТЗУ, буде поданий у серпні 2009 року.

Потім пропонується, щоб ДРКСТЗ підготував кінцевий проект у стилі і форматі, прийнятному для уряду України, і здійснив необхідні кроки для затвердження Політики Кабінетом міністрів.

4.3.2 Стадія 2: Посилення керування транспортним сектором

У звітний період в Україні на стадії реалізації було 17 проектів, пов'язаних з транспортом, включаючи проект ТРАСЕКА, які потребували координації з метою зменшення збігу з іншими проектами та забезпечення узгодженості рекомендацій, які надаються Мінтрансв'язку України. Під час першого звітнього періоду було погоджено, що в рамках Проекту ТЕМ-Т, який охоплює всі види транспорту, Мінтрансв'язку України надаватиметься допомога у координації інших проектів шляхом участі їхніх представників у робочих групах, що відповідатимуть їхнім проектам, а також шляхом регулярного спілкування та обміну інформацією. Також було запропоновано два рази на рік проводити зустрічі керівників груп для обговорення нових проблем і узгодження спільних тем та підходів. Впродовж першого звітнього періоду проведено перегляд ТЗ поточних проектів, що фінансуються ЄС, а також аналіз збігів. Проведено окремі зустрічі з керівниками проектів і експертами суміжних проектів

Під час другого звітнього періоду, внаслідок зустрічей з іншими проектами і Делегацією ЄК, було вирішено, що більш прийнятним способом координації проектів стануть регулярні зустрічі в офісі Делегації ЄК з активною участю ДРКСТЗ Мінтрансв'язку.

Перша зустріч відбулась 23 квітня 2009 р., і виявилась дуже корисною, після чого було вирішено, що, крім загальних координаційних засідань, слід також проводити тематичні збори з конкретних питань, таких як авіація, морський транспорт, тощо. Другі загальні збори пройшли 28 травня 2009 року, а тематичне засідання з питань морського транспорту було проведене в Одесі 10 червня 2009 р. під час VIII Міжнародної Конференції "Зона Чорного моря: транспортні комплексні комунікації між Європою, Азією та іншими континентами".

Нарощення потенціалу МТЗУ для прийняття матеріалів Проекту – важливе завдання для реалізації його результатів. Проектна група повинна розробити низку важливих документів – політику, стратегії, сценарії та плани дій, які необхідно схвалити в МТЗУ і оновлювати впродовж періоду реалізації. Робочі групи повинні стати головним рушієм підготовки та погодження матеріалів Проекту, та їх створення було санкціоноване Наказом Міністра. Наразі всі робочі групи є працюючими і провели більше одного засідання.

4.3.3 Стадія 3: Посилення стратегічного планування та управління інформацією

Під час звітнього періоду було досягнуто прогресу у створенні бази в Excel, яка має поповнюватись наявними даними з метою аналізу та оцінки існуючих транспортних потоків. Були визначені місця розташування транспортних вузлів, і збираються дані про транспортну активність між ними з допомогою усіх молодших експертів. Молодші експерти з МТЗУ та транспортних секторів напряму беруть участь у визначенні необхідних даних і передають їх проекту для введення в базу.

Окрім того, поповнюється ще одна база даних – про існуючі проекти. Наразі МТЗУ визначило 188 транспортних проектів і, як ми розуміємо, Укравтодор, УЗ та Департамент морського і річкового транспорту мають додаткові проекти. Усі вони збираються в єдину базу даних для подальшого аналізу за багатьма критеріями.

Таке програмне забезпечення вимагає ретельного збору даних, для чого потрібна активна участь з МТЗУ і транспортних секторів. У наступний звітний період проект продемонструє вигоди такої програми для стратегічного планування і управління інформацією і забезпечить навчання без відриву від роботи.

Також планувалось зробити порівняльний аналіз відповідності транспортної статистики в Україні статистиці Євростату. Були проведені зустрічі з представником Держкомстату, після чого був



проведений аналіз розбіжностей з метою визначити, яким чином можна усунути невідповідності між українською системою і Євростатом.

Продовжуються контакти з Укрдіпродором (який є підрядником Укравтодору) щодо прив'язки збору даних до потреб у прогнозуванні з використанням систем GIS, таких як MapInfo і ArcView. MapInfo це програма для картографії і географічного аналізу, яка використовується в регіоні і підтримується деякими проектами ТРАСЕКА. Вона включає дані по дорогам, залізницям та іншу інформацію, таку як дані про ВВП та соціально-економічні показники, що враховує комбіновані, інтермодальні і мультимодальні аспекти в аналізі. Наразі є кілька варіантів оцінки, і в наступний звітний період буде прийняте рішення щодо того, який з них є найбільш ефективним.

4.3.4 Стадія 4: Забезпечення фінансових механізмів для розвитку, обслуговування та управління інфраструктурою

Робочий документ 3.1 щодо фінансування доріг був представлений робочій групі з питань автодоріг для обговорення у наступний звітний період. Технічний звіт 3.2 був підготовлений для робочої групи в червні 2009 р., і проект також отримав запит від Міністерства економіки надати інформацію щодо створення відділу державно-приватного партнерства (ДПП), який може займатись координацією діяльності секторів, які мають відношення до цього потенційного джерела фінансування.

4.4 Компонент 2: Залізничний транспорт

Після початкових труднощів у перший звітний період з початком цього компоненту робіт, у березні 2009 року робоча група визначила наступні пріоритети:

1. Прискорення прийняття рішень стосовно майбутнього "бачення" реформи залізничного транспорту з чіткими цілями, строками і стадіями реалізації;
2. Допомога УЗ у розбивці системи бухгалтерського обліку з метою сегментації фінансової звітності (з розбивкою на перевезення вантажів, інфраструктуру і пасажирські перевезення) відповідно до вимог міжнародних стандартів фінансової звітності (IFRS);
3. Участь у підготовці планів відокремлення залізничної інфраструктури (колій і сигнальних систем) від залізничних операцій, включаючи підготовку пропозицій щодо доступу приватних операторів до інфраструктури з метою стимулювання приватного фінансування рухомого складу;
4. Допомога МТЗУ у відокремлення функцій державного регулювання від комерційних операційних функцій залізниці. Це є дуже важливим, якщо приватні оператори будуть допущені до використання інфраструктури у справедливий та прозорий спосіб.

Згадані вище вимоги відповідають умовам кредитної угоди між ЄБРР та Укрзалізницею і можуть бути умовами подальших інвестицій в залізничний транспорт з боку міжнародних фінансових установ (МФУ).

Під час звітного періоду значні зусилля були зроблені для досягнення прогресу по першим пунктам у списку вище. Група проекту була запрошена до участі у засіданнях з МТЗУ та УЗ для обговорення питань реструктуризації залізничної галузі, регулювання і відкриття доступу до залізничної мережі приватним операторам. При цьому були вивчені кілька питань, включаючи функціональну сумісність і конкуренцію, проте результати ще очікують предметного обговорення з УЗ та МТЗУ.

4.4.1 Стадія 1: Визначення сценаріїв розвитку

Перший крок у початку розробки сценаріїв для залізничної галузі та УЗ полягає у розумінні залізничних перевезень – як пасажирських, так і вантажних – з тим, щоб робити припущення щодо майбутніх змін в обсягах перевезень та часток залізничного ринку за сегментами ринку.



У попередній звітний період група проекту:

- i) Проаналізувала макроекономічні сценарії та прогнози, підготовлені фінансовими установами, громадськими та приватними організаціями, і наразі вони використовуються у підготовці моделі прогнозування,
- ii) Уклала контракти з представниками основних замовників (наприклад, у сталеливарній та зерновій промисловості, а також експедиторськими агентствами в Україні, Франції та Австрії), і ця інформація буде також використана в моделі прогнозування,
- iii) На прохання ЄК організувала одноденну зустріч координатора роботи залізниць із представниками Молдавської та Придністровської залізниць. Результати поїздки дозволили проекту ТЄМ-Т оцінити існуючі проблеми в цій приграничній зоні, і отримана інформація буде використана у подальшій звітності з питань прикордонної діяльності за компонентом 7.

Під час звітнього періоду були зібрані додаткові дані, включаючи історичну інформацію за 10 років про пасажиропотік і вантажний потік від УЗ, яка буде також використана в моделі прогнозування транспортного потоку для подальшої оцінки і планування в третьому звітному періоді.

Були проведені зустрічі з основними замовниками для кращого розуміння їх короткострокових і довгострокових потреб. Це включало зустріч з Арселором Мітталом і представниками науково-дослідного інституту сталюї промисловості, а також зустрічі з експедиторськими агентствами і науково-дослідним центром УЗ в Києві. Ці зустрічі стали корисними з точки зору покращення розуміння потреб користувачів і тяжкого впливу рецесії на українські залізниці.

Незважаючи на суттєве зростання в останні роки, перспективи перевезень таких вантажів, як мінеральна сировина і сталь залишаються неясними, якщо не буде ознак відродження попиту. Обсяги вантажних перевезень у перше півріччя 2009 року зменшились на 21% порівняно з першим півріччям 2008 року, і немає ознак того, що ці обсяги повернуться після відродження світової торгівлі, якщо серйозно не розглядати питання тарифів і рівня послуг, щоб стимулювати попит користувачів.

З іншого боку, є потенціал зростання перевезень контейнерних перевезень сухих вантажів і рідких продуктів в контейнерах ISO та інших контейнерах, не за стандартом ISO, які підходять для перевезення залізницею, що дозволяють перевозити більші обсяги вантажів, ніж морські контейнери.

Збереження існуючого транспортного потоку і залучення нових вантажів на залізниці потребує реформування системи експлуатації з метою покращення рівня послуг і надійності, а також заходів із стимулювання торгівлі, таких як вдосконалення митних і прикордонних процедур для зменшення часу перевезень. Це слід поєднувати з привабливими тарифами і знижками для крупних клієнтів з метою підвищення цінової конкурентоспроможності. Враховуючи те, що відродження економіки може бути повільним, це дає залізниці багато можливостей для впровадження необхідних вдосконалень.

У підготовці прогнозування транспортного потоку продовжується збір даних про інфраструктури і специфічні характеристики системи в Україні, з розбивкою на пасажирські і вантажні потоки по ключовим залізничним коридорам для України і для інтеграції в мережу ТЄМ-Т. Карта основних маршрутів мережі ТЄМ-Т представлена в Додатку С, що очікує кінцевого затвердження Керуючого комітету.

4.4.2 Стадія 3: Стратегія європейської інтеграції

Було проаналізовано політику ЄС щодо європейської інтеграції, а також проведені зустрічі з представниками Генерального директорату з питань транспорту та енергетики (DG-TREN) і Європейського залізничного агентства у Франції та Бельгії, щоб дізнатися про їхнє бачення майбутнього мережі ТЄМ-Т і політики щодо експлуатаційної сумісності у залізничній галузі, включаючи сусідні країни.



У поточному звітному періоді група проекту зосередилась на розробці концепцій експлуатаційної сумісності ЄС у зв'язку з розвитком міжнародного транспортного сполучення і фізичною різницею європейської стандартної колії 1435 мм і широкої колії – 1520 мм.

Наразі готується проект технічного звіту, який документує поточну позицію ЄС щодо експлуатаційної сумісності, і причиною його підготовки є пошук можливостей для сумісності залізничних операцій в кожній країні, через які проходять локомотиви і вагони. Цей звіт буде виданий у серпні 2009 року і розповсюджений в робочій групі для коментарів перед більш широким розповсюдженням.

Після цього буде підготовлений коментар існуючої ситуації в Україні і пропозиції щодо її покращення:

- Наразі затримки потягів на кордоні є численними і з багатьох причин. Процес документування є складним, і його слід дослідити більш детально у співробітництві з проектом “Інтеграція транс'європейської транспортної мережі і пункти перетину кордону”. Хоча цей проект стосується переважно кордону між Україною та Білоруссю, проблеми ті ж самі.
- Технічна інспекція вагонів на предмет проходження кордону по тим самим коліям, тестування гальм і адміністративні питання додають години до часу проїзду. Із збільшенням сумісності між країнами і угодою про експлуатаційну сумісність покращиться рівень і швидкість надання послуг, що сприяє зниженню собівартості і, відповідно, тарифів.
- Для пасажирських і вантажних перевезень, станційна платформа між коліями може вирішити проблему зміни ширини колії, і для вантажів в контейнерах є можливим пересування вантажного обладнання між паралельними коліями.
- Стосовно зміни ширини колії є багато ініціатив, і наразі кілька альтернатив є доступними для промисловості. Наприклад, замість заміни кареток на пасажирських та вантажних вагонах, що вимагає підняття вагонів, перейти до ковзаючої осей кареток, що у майбутньому може бути більш ефективним та надійним для певних послуг.

Питання експлуатаційної сумісності буде головною темою обговорення на наступному засіданні робочої групи у вересні 2009 р.

Група проекту була також запрошена до участі у конференції, організованій у червні 2009 р. УЗ та двома залізничними університетами на тему сумісності колій. Наступний семінар планується науково-дослідним центром УЗ у серпні/вересні 2009 р. на тему зміни ширини колії, і на цей семінар, можливо, будуть запрошені європейські виробники обладнання, постачальники послуг і потенційні інвестори. Проект ТЕМ-Т попросили надати поради щодо учасників, яких слід запросити, і це буде зроблено.

4.4.3 Стадія 3: Визначення проектів

Мета цієї стадії полягає у визначенні інвестиційних проектів, необхідних для полегшення інтеграції залізниць України до мережі ТЕМ-Т. Мережа ТЕМ-Т на території України визначена групою високого рівня, очолюваною Лойолою де Паласіо (Loyola de Palacio), у 2006 році. Проектна група переглянула визначення цієї мережі, враховуючи ключові транспортні потоки. Запропонована мережа наразі аналізується і буде подана на затвердження Керуючого комітету на наступному засіданні. Тим часом, група проекту буде вважати мережу прийнятною, але в яку можуть бути внесені незначні зміни.

Планується провести аналіз потенційних або існуючих вузьких місць на основі прогнозів транспортного потоку, який має стати основою оцінки прийнятності проектів, визначених МТЗУ, а також визначити потенціал переходу до інших видів транспорту. Стосовно цього, проект ТЕМ-Т продовжують тісно співпрацювати з науково-дослідним центром УЗ, який нещодавно отримав завдання визначити вузькі місця на залізницях і знайти рішення проблем на період 2013–2020 рр.

Зі 188 транспортних інвестиційних проектів, визначених МТЗУ (з оціненою вартістю 36 мільярдів євро), 64 пропозиції загальною вартістю 4.8 мільярда євро приходяться на залізницю. Модель прогнозування, яка розробляється проектом, дозволить визначити ці проекти, оцінити їх і



зробити список пріоритетів, що надасть збалансоване бачення інвестиційних потреб усіх видів транспорту, включаючи залізницю.

4.4.4 Стадія 4: Допомога у реструктуризації та економічному регулюванні

Проектна група раніше проаналізувала Програму реформування залізничного транспорту, підготовлену МТЗУ, але ще не схвалену урядом. УЗ підготувала власний план реформування, який відрізняється від програми МТЗУ, і зустріч групи проекту з фінансовим директором УЗ (який відповідає за реструктуризацію) для обговорення цих розбіжностей, що планувалась на серпень 2009 р., була відкладена УЗ.

У звітний період відбулися дві зустрічі з МТЗУ задля того, щоб зрозуміти характер і причини цих розбіжностей та знайти шляхи їх вирішення. Здається, основною сферою розбіжностей є майбутній правовий статус УЗ та питання приватизації дочірніх підприємств. Це буде мати вплив на напрямки реформ, щодо яких ще не досягнуто згоди, але причини проекту невідомі. Можливо, це стане зрозумілим в ході подальших контактів з МТЗУ та УЗ на найвищому рівні.

За розпорядженням Прем'єр-міністра, в липні 2009 р. МТЗУ створило міжвідомчу робочу групу з питань реформи залізничної галузі. Група проекту відвідала два офіційних засідання і ряд інших неофіційних зустрічей, і експертів проекту попросили підготувати коментарі і пропозиції щодо різних запропонованих варіантів.

Група проекту продовжує підтримувати зустрічі між МТЗУ та УЗ з метою узгодження єдиного бачення реформи та її впровадження, проте визнає, що розходження у поглядах між МТЗУ і УЗ не є унікальними, і подібні проблеми існували в минулому в країнах ЄС під час реформування залізничного транспорту і забрали багато часу для вирішення.

Стосовно реформи регуляторної системи, проект займається підготовкою робочого документу, який надасть порівняльну інформацію щодо процесу реструктуризації і відповідних реформ регуляторної системи в інших європейських країнах, а також додаткову інформацію і поради, які стануть у нагоді під час зустрічей з робочою групою з питань залізничної галузі у наступний звітний період.

У звітний період проект ТЕМ-Т співпрацював з твінінг-проектом "Підтримка у розробці та впровадженні транспортної політики в Україні", в якому є невеличкий залізничний компонент.

На стадії підготовки знаходиться технічний звіт "Політика ЄС щодо ринкової економіки і конкуренції" в контексті залізничного сектора. Він буде готовий для обговорення робочою групою з питань залізничної у вересні 2009 р.

Політика, прийнята урядом, вимагає від сектора вантажних перевезень субсидювати пасажирські перевезення, і ця політика має бути переглянута з оглядом на інтеграцію в ЄС, тому що ця практика є неприйнятною і комерційно невиправданою. Робоча група, з допомогою групи проекту, розгляне альтернативний спосіб державної підтримки пасажирських перевезень, такий як гранти на громадські послуги, відповідно до найкращої практики ЄС.

Крім того, продовжує діяти політика надання безкоштовних транспортних послуг багатьом категоріям пасажирів (проект отримав інформацію, що пільгами користуються 10-20 мільйонів людей із загальної кількості населення – 46 мільйонів, що призводить до втрат надходжень усіма видами транспорту) і, хоча є правова норма про компенсацію державою таких втрат транспортним операторам, така компенсація не надається.

4.5 Компонент 3: Дорожня інфраструктура

Угода про конфіденційність була підписана в квітні 2009 р., що дозволило Укравтодору надавати дані проекту, і з тих пір відбулося кілька конструктивних засідань робочою групою, і зараз передаються дані для поповнення бази даних в Excel, яка створюється з метою прогнозування транспортного потоку.

Ця робота координується з Укрдїпродором, внаслідок чого була підготовлена карта ключових автодоріг і залізничних маршрутів, які зв'язують усі регіони України з коридорами ТЕМ-Т.



Група проекту знає, що Укравтодор має перелік інфраструктурних дорожніх проектів, і запитала його копію. Ця інформація буде додана в базу даних проекту, яка знаходиться на стадії підготовки і вмістить всі відомі пропозиції щодо проектів в один пакет. Потім цей пакет стане предметом аналізу за багатьма критеріями з метою підготовки списку пріоритетів усіх транспортних проектів для подальшого розгляду Укравтодору і МТЗУ.

Пропозиції щодо реструктуризації управління дорожньою інфраструктурою вже великим чином підготовлені українською мовою і обговорювались під час засідань робочої групи. Тому проект ТЄМ-Т зосереджується на питаннях впровадження реструктуризації, рекомендації стосовно чого будуть зроблені у Робочому звіті 3.6, запланованому на вересень 2009. Укравтодор також попросив групу проекту зосередитись на питаннях, пов'язаних з фінансуванням дорожньої галузі.

Робоча група з питань дорожньої інфраструктури зустрічалась чотири рази, внаслідок чого були створені підгрупи з питань дорожньої безпеки (яка зустрічалась три рази) і з питань фінансування доріг (зустрічалась двічі). Члени робочих груп вказані у Додатку D.

Технічний звіт 3.1 щодо зборів з користувачів доріг і 3.2 – про концесії і державно-приватне партнерство були підготовлені і розповсюджені.

4.5.1 Стадія 1: (ТЄМ-Т) Розширення автодоріг та прогноз перевезень

Була визначена стратегічна мережа і, як зазначалось вище, підготовлений проект карти. Ця карта повинна містити найважливіші шляхи України, які з'єднуються з дорожньою мережею ТЄМ-Т, і має час від часу переглядатись.

Наразі проекту відомо про запропонований проект закону, поданий Укравтодором у липні 2009 на розгляд ДерждорНДІ і МТЗУ. Ця пропозиція стосується швидкісних доріг, які були додані до проектною карти для подальшого розгляду робочою групою.

Проект запитав інформацію про довжину і пропускну спроможність мережі в Укравтодору та УЗ, і деякі дані були отримані. Група проекту запросила додаткові дані, і ми очікуємо на них у наступний звітний період.

4.5.2 Стадія 2: Організаційні механізми та механізми фінансування

Були глибоко досліджені питання фінансування в робочій підгрупі з питань дорожнього фінансування, хоча поточний низький кредитний рейтинг України (ССС+, на 7 рівнів нижче інвестиційного статусу) на даний момент робить інвестиційні пропозиції проблематичними.

Проект також розглядає можливість використання державно-приватного партнерства в утриманні та розвитку стратегічних мереж доріг. Це питання досліджувалось під час зустрічей з Укравтодором та Міністерством економіки, а також зі Світовим Банком і ЄБРР. Також надавались консультації Верховній раді щодо закону про державно-приватне партнерство.

Проект встановив можливість співпраці між урядом України і групою спеціалістів з питань державно-приватного партнерства при Комісії ООН з питань економіки в Європі (КООН ПЕ). Міністерство економіки розглядає питання щодо запрошення групи спеціалістів з питань державно-приватного партнерства в Україну для проведення навчання з питань державно-приватного партнерства у наступний звітний період.

На запит Державного комітету України з питань регуляторної політики і підприємництва і Міністерства економіки, проект ТЄМ-Т наразі обговорює питання створення в Міністерстві економіки відділу з питань державно-приватного партнерства і дерегуляторної політики, а також бере участь у вдосконаленні законодавства з питань державно-приватного партнерства.

4.5.3 Стадія 3: Безпека дорожнього руху

У квітні 2009 року група проекту організувала круглий стіл з питань дорожньої безпеки, на якому були присутні 80 делегатів від усіх зацікавлених сторін України, а також представники КООН ПЕ, Світового Банку, ЄБРР, Глобального партнерства з дорожньої безпеки та інших донорів. На відкритті засідання були присутні також 30 журналістів, включаючи 11 телеканалів, і тому захід став досить публічним, засвідчивши важливість питання дорожньої безпеки.



Робота проекту з питань дорожньої безпеки тісно координується з роботою твінінг-проекту ЄС "Підтримка у підвищенні транспортної безпеки вантажно-пасажирських дорожніх перевезень", який займається безпекою перевезень вантажів та пасажирів. Це питання також частково знаходиться у віданні Міністерства внутрішніх справ і Державтоінспекції (ДАІ), з якими проект тісно співпрацює.

За результатами круглого столу були зроблені висновки щодо необхідних кроків, узгоджені та підписані головними зацікавленими сторонами (Додаток Е), і ці висновки встановлюють пріоритети майбутньої роботи у цьому питанні. Ці пріоритети включають реалізацію пілотного проекту з дорожньої безпеки у Львові та області, який буде проведений спільно з твінінговим проектом з питань дорожньої безпеки у наступний звітний період.

Група проекту запропонувала створити службу спасіння постраждалих у ДТП. Ця служба може бути організована приватним сектором, і її послуги можуть реалізовуватись разом з послугами страхування транспортних засобів. За оцінками, така служба могла би врятувати, щонайменше, 10% з багатьох тисяч загиблих на дорогах України щороку. Ця пропозиція ґрунтується на подібному успішному досвіді Німеччини.

Крім того, проект розглядає можливість створення інституту дорожньої безпеки для забезпечення постійного навчання з метою покращення дорожньої безпеки в Україні з допомогою Асоціації з питань дорожньої безпеки і з використанням ресурсів існуючих академічних інститутів, пов'язаних з дорожнім транспортом.

4.5.4 Стадія 4: Визначення переліку проектів інфраструктури

Група проекту складає перелік усіх відомих інфраструктурних проектів, співпрацюючи з Укравтодором і Укрдїпродором в оцінці і визначенні пріоритетів.

4.6 Компонент 4: Автомобільний Транспорт

У грудні 2008 року була зроблена підготовка до реалізації цього компонента робіт, і подальша робота з планування цього компонента розпочалась у квітні 2009 року із створення робочої групи. Список членів робочої групи надається у Додатку F.

У травні 2009 р. відбулась неофіційна зустріч в МТЗУ з ключовими членами робочої групи для обговорення питань, які мають бути включені в порядок денний других офіційних зборів робочої групи.

Після цього проект надав файл документації українською мовою, що охоплює широкий спектр питань, пов'язаних з дорожнім транспортом, як визначено у робочому плані в Додатку G. Цей перелік був обговорений і розповсюджений на другому офіційному засіданні робочої групи у липні 2009 р.

Проект також підготував і розповсюдив серед членів робочої групи список тем перед другим засіданням в липні 2009 р., і теми були розподілені між членами робочої групи для вивчення і звітування на наступному засіданні робочої групи, запланованому на жовтень 2009 року.

У проміжний період, в червні 2009 р., відбулося невеличке засідання деяких членів робочої групи в офісі ДП "ДержавтотрансНДІпроект" з викладачами, сертифікованими по програмі підготовки викладачів в рамках програми ТРАСЕКА у червні 2002 року (під керівництвом того самого Керівника групи, що й поточний проект ТЕМ-Т). Під час зустрічі обговорювались питання розвитку в Україні законодавства і навчання після завершення навчальної програми ТРАСЕКА, і було повідомлено, що близько 20,000 осіб, включаючи водіїв і деяких керівників, отримали сертифікати професійної компетенції (СРС) після навчання в Україні в ДержавтотрансНДІпроект і в АсМАП. Точна інформація щодо цього буде отримана для визначення найкращого підходу до вироблення загального стандарту навчання в Україні.

АсМАП має акредитований навчальний центр, сертифікований Міжнародним Союзом автомобільного транспорту (IRU) в Женеві, в якому пройшли навчання багато з його членів (включаючи водіїв) згідно з прийнятими міжнародними стандартами. АсМАП представляє галузь



міжнародних автоперевізників в Україні, на яких приходиться близько 28,000 транспортних засобів (більшість з яких відповідає стандарту Євро 3 та вище).

АСМАП бажає поширювати своє навчальні заходи на місцевих водіїв і керівників і прив'язати отримання сертифікату професійної компетенції (СРС) до видання ліцензії оператора (О-ліцензія в Європі) відповідно до правил ЄС *acquis* в сфері транспорту. Наразі українське законодавство є нечітким в цьому питанні, і хоча є вимога щодо навчання, рівень і обсяги цього навчання не вказуються.

Нажаль, ДержавтотрансНДІпроект не зміг отримати підтримку IRU щодо навчання СРС і, таким чином, Україна наразі має два стандарти: один для місцевого/національного транспорту, а інший – для міжнародного транспорту. Це питання буде більш детально розглянуто на наступному засіданні робочої групи з метою пошуку рішення.

Причиною того, що ДержавтотрансНДІпроект не зміг прив'язати своє навчання до стандарту IRU стала відсутність ініціативи з боку законодавців щодо вимоги до операторів транспортних засобів (пасажирських та вантажних) отримувати СРС перед заявкою на ліцензію оператора (О-ліцензію), а також дефіцит коштів для отримання визнання IRU. Згідно з правилами ЄС, курси СРС повинні бути акредитовані, і це питання включене в робочий план для наступного засідання робочої групи у жовтні 2009 р.

4.7 Компонент 5: Морський і внутрішній водний транспорт

Під час початкового періоду і після консультацій з МТЗУ було вирішено відокремити морський транспорт від річкового і розглядати їх як два компоненти: компонент 5а стосується виключно морського транспорту і портів, а компонент 5b охоплює річковий транспорт. Це відокремлення виправдане тим, що річковий транспорт має значний потенціал, і доцільніше розглядати цей сектор окремо від морського транспорту, який також вимагає цільового підходу в межах МТЗУ.

Подальші зустрічі з ключовими посадовими особами вказали на те, що, хоча це розділення є корисним і навіть необхідним, коли справа стосується стратегічних аспектів розвитку сектора і при визначенні інвестицій у вдосконалення сектора, проте це недоцільно, коли розглядаються питання адміністрування і законодавчого регулювання сектора. З цієї причини було узгоджено об'єднувати морський і річковий сектори, коли питання стосуються адміністрування і законодавства. Згодом два сектори були знову об'єднані з метою вивчення обох елементів водночас. Відповідні звіти про морський і внутрішній водний транспорт 5a3 і 5b3 були об'єднані в єдиний звіт.

Незважаючи на постійні труднощі зі збором даних і організацією зустрічей з ключовими представниками сектора, зокрема, ключовими керівниками портів, хід виконання компоненту 5 йде за графіком. Хоча добра співпраця налагоджена з Департаментом морського та річкового транспорту МТЗУ, це ще не призвело до покращення доступу до інформації, або реального прискорення зв'язків та контактів. Втім, група проекту встановила власні тісні контакти з професіоналами сектора, як в його державній, так і в приватній частині. Це дозволило групі проекту отримати інформацію з перших рук про щоденне функціонування річкового та морського транспорту.

Незважаючи на покращення контактів з представниками сектора, співробітництва і підтримки з боку МТЗУ, слід наголосити, що збір даних все ще залишається дуже складним. Продовжуються обговорення з представниками МТЗУ і членами робочої групи з метою усунення цієї перешкоди, проте прогрес є дуже повільним, і результати є гіршими, ніж очікувалось, і ніж це потрібно для ефективного виконання проекту.

Прогрес також затримується внаслідок розходження поглядів між групою проекту і деякими представниками Адміністрації морського і річкового транспорту щодо впливу економічної кризи і короткострокової стратегії зменшення її наслідків. Поточний ефект економічної кризи на обсяги перевезень, здається, вплинув на погляди, бачення і сприйняття державних органів щодо майбутнього морського і річкового транспорту. В деяких документах і заявах говориться, що якісь надзвичайні короткострокові заходи зможуть відвести драматичний ефект кризи на обсяги перевезень і такі ініціативи, як зниження тарифів або звільнення від податків, можуть навіть збільшити ці обсяги. Хоча це бачення є зрозумілим, це відволікає увагу сектора від стратегічного



планування на вирішення короткострокових проблем без жодних гарантій того, що ці ініціативи будуть мати позитивний ефект.

Дослідження, проведені у звітний період, підтвердили те, що економічна криза суттєво вплинула на морський сектор і призвела до великих перебоїв у контейнерних перевезеннях, і контейнери з імпортом та порожні контейнери переповнили три головних морських порти, а інші морські потоки переживають безпрецедентні зниження обсягів вантажних перевезень³. Економічна криза також помітно вплинула на річковий транспорт, де обсяги перевезень деяких вантажів впали на 95% порівняно з попередніми показниками, а контейнерні перевезення річка-море майже припинились. Ми сподіваємось, що це драматичне зниження потоку є тимчасовим і не обов'язково вимагає зміни існуючого підходу. Замість цього слід прогнозувати, коли і яким чином морський і річковий транспорт може зрости у 20-річній перспективі. У зв'язку з цим, були проаналізовані прогнози транспортного потоку, підготовлені проектом підготовки техніко-економічного обґрунтування розвитку портів України, і підготовлені прогнози щодо річкового транспорту з урахуванням можливих прямих і побічних впливів економічної кризи на майбутні обсяги і види вантажів.

Мета цього проекту – забезпечити довгостроковий сталий розвиток морського і річкового транспорту з баченням, що простирається далеко поза теперішній кризовий період. Слід звернути увагу на довгострокових напрямках і короткострокові (фінансові) проблеми не повинні стати причиною збереження статус-кво в секторі і уникнення необхідного вдосконалення адміністративної і регуляторної бази.

4.7.1 Компонент 5а: Морський транспорт і морські порти

5а.1 Оцінка роботи портів і транспортних зв'язків з віддаленими районами

Протягом звітного періоду продовжувався збір і аналіз даних для підготовки кінцевої версії робочого документу під назвою " Морська політика ЄС і аналіз українського морського сектору і морських портів ". Цей звіт в даний момент переглядається з урахуванням коментарів членів робочої групи.

Наступні компоненти повністю завершені і поповнені останньою наявною інформацією:

- детальний опис українських портових засобів і устаткування⁴
- аналіз основних товарів, що переробляються
- огляд обсягів вантажів
- огляд нещодавніх, поточних та запланованих інвестицій
- визначення зв'язків з віддаленими районами
- перша перевірка дієвості інфраструктури віддалених районів для головних морських портів⁵

Було організовано велику кількість зустрічей з представниками державного сектора, зокрема, з Адміністрацією річкових портів, Інспекцією з питань безпеки судноплавства, Адміністрацією морського і річкового транспорту (МТЗУ), паном А. Давиденком, народним депутатом України і автором проекту закону про річковий транспорт, а також спеціальну зустріч з Делегацією ЄК в Україні та ЄІБ з метою проінформувати їх про існуючий інвестиційний потенціал стан сектора. Також були організовані зустрічі з операторами з приватного сектора, зокрема, з фірмою Акварель (морські і річкові контейнерні транспортні послуги), Укррічфлотом (експлуатація річкового транспорту і морських портів) і LLC CTS Plus (логістичне моделювання зберігання вантажів). Всі ці зустрічі організовувались з метою встановити сталі контакти і покращити доступ до відповідної інформації. Відклики були позитивними, і в кількох випадках сторони висловили готовність надати детальну інформацію на запит. Інтерес, висловлений деякими приватними

³ У першому півріччі 2009 року вантажний і пасажиропотік зменшився на 29% і 11% відповідно, порівняно з тим самим періодом 2008 року.

⁴ Інформація отримана шляхом аналізу даних з Довідника українських портів (2007-2008), оновлена для трьох найбільших портів: Іллічівськ, Одеса та Южний.

⁵ Порти Іллічівськ, Одеса та Южний



операторами, привів до щирого обміну інформацією і ідеями. Незважаючи на допомогу приватного сектора, цей рівень співпраці все ще контрастує з державним сектором, від якого ми отримали багато обіцянок співпрацювати з проектом, проте ці рідко давало результати.

Проте, завдяки зусиллям МТЗУ, ми отримали кращий доступ до різних морських портів, що дозволило зібрати більш детальну інформацію щодо портів операцій, інвестиційних планів і довгострокових завдань розвитку.

Ця інформація про порти збиралась протягом квітня-червня 2009 року, і в даний момент вона аналізується. Мета збору і аналізу детальної інформації – дослідити ефективність портів і розробити матрицю ефективності з параметрами, які дозволять продовжувати аналіз діяльності портів. Результати детального вивчення цієї інформації будуть представлені у технічному звіті: “Матриця ефективності портів і рекомендації”, який буде опублікований наприкінці вересня 2009.

5а.2: Підготовка політики і стратегії портів

Робота по морському сектору (Компонент 5а) була зосереджена на вивченні адміністративної і регуляторної бази і проведенні порівняння з вибраними країнами ЄС (Франція, Бельгія, Нідерланди, Німеччина).

В результаті дослідження була підготовлена оптимальна структура нової/переглянутої політики щодо морського транспорту і морських портів з окремими наголосом на реформі адміністративної і регуляторної системи.

Були проведені наступні детальні дослідження:

- Детальне дослідження існуючої структури державного адміністрування морського транспорту і морських портів (Департамент морського і річкового транспорту);
- Детальне дослідження існуючої законодавчої бази для сектора морського транспорту і морських портів;
- Детальне дослідження існуючих стратегічних документів щодо морського транспорту і морських портів, зокрема, Концепція стратегії морського транспорту і стратегія розвитку морських портів до 2015 року;
- Детальне дослідження законодавства ЄС щодо морського транспорту і морських портів, а також відповідної міжнародної законодавчої бази (зокрема, ММО)
- Порівняльний аналіз законодавства ЄС і міжнародного законодавства з існуючою ситуацією в Україні;
- Дослідження законодавчої і адміністративної бази в ключових країнах ЄС (Франція, Бельгія, Нідерланди, Німеччина) і порівняння з Україною;
- Розробка оптимальної регуляторної і адміністративної бази, як основи політики і стратегії сталого розвитку морського транспорту і морських портів; і
- Перша структура комплексної політики і стратегії морського транспорту і морських портів.

Результати цих зусиль були викладені у звіті “Стратегія морського і річкового транспорту”, який поєднує дослідження адміністративної і регуляторної бази для морського і річкового транспортних секторів (звіт 5.5 і 5.7).

Ця “оптимальна” адміністративна і регуляторна база була представлена ряду державних представників під час третього засідання робочої групи в Києві 2 липня 2009 року, а також Голові Адміністрації річкових портів і начальнику Інспекції з питань безпеки судноплавства (останній є спеціалістом в цьому питанні і автором першої стратегії морського транспорту, підготовленої на початку 90-х років). Частина стратегії також обговорювались з деякими ключовими приватними сторонами, такими як директор фірми Акварель і юрист Укррічфлоту, з метою узяти їх реакцію на запропоновані зміни.



4.7.2 Компонент 5b: Транспорт внутрішніх водних шляхів

5.b1.1 - 5: Оцінка діяльності внутрішніх водних шляхів

Значного прогресу було досягнуто по компоненту річкового транспорту (5b), і збір інформації значно просунувся вперед завдяки:

- Тісному співробітництву з Адміністрацією річкових портів, що призвело до дуже позитивного відклику і обіцянки надати всю інформацію на запит у зв'язку з оцінкою діяльності сектора і для визначення необхідних змін;
- Навчальним поїздкам у Дніпропетровськ і Запоріжжя, які виявились корисними з точки зору оцінки стану річкових портів і обладнання річкового транспорту; і
- Контактам з ключовими операторами сектора, зокрема, фірмою Акварель, яка є єдиним провайдером морських та річкових транспортних послуг і, зокрема, послуг із контейнерного річкового транспортування. Кілька зустрічей з цією компанією та візит на їх підприємства в Дніпропетровськ (включаючи екскурсію у їх новий порт, що будується) налагодили дуже хороші зв'язки.

Ці зусилля виявились корисними, і ми регулярно отримуємо детальну інформацію і консультації щодо ідей і концепцій викликають цікаві коментарі і пропозиції.

Повністю завершені такі напрямки робіт:

- визначення української річкової навігаційної системи;
- аналіз основних товарів, що перевозяться річкою;
- аналіз обсягів вантажів у річкових портах, включаючи аналіз даних за 2008 і 2009 роки і аналіз впливу економічної кризи на річковий транспорт;
- огляд нещодавніх, поточних і запланованих інвестицій;
- вивчення розташувань річкових портів, зручності підходів до них, засобів обробки вантажів і устаткування;
- аналіз основних вантажів в річкових портах та історичний аналіз.

Уся оновлена інформація була включена у кінцеву версію звіту "Політика ЄС щодо річкового транспорту і аналіз сектора", який наразі переглядається.

У світлі сказаного вище, досягнуто прогресу в аналізі ринку і прогнозуванні транспортного потоку (Розділ 5b.1.3), і наразі є достатньо інформації для початку прогнозування транспортного потоку і аналізу потреб. Згодом буде підготовлений технічний звіт: "Прогнозування річкового транспортного потоку і оцінка потреб", вихід якого запланований на кінець листопада 2009 р. Також очікується, що ці зусилля дозволять зібрати інформацію, з допомогою якої стане можливим формулювання "Рекомендацій щодо систем обробки вантажів" (Розділ 5b.1.4), і будуть докладені зусилля для завершення цього завдання до листопада 2009 року, щоб включити результати у звіт: "Прогнозування річкового транспортного потоку і оцінка потреб".

Тісні контакти з ключовими приватними операторами сектора річкового транспорту також додали розуміння ролі і функцій приватного сектора у річковому транспорті. Подальші дослідження вказують на те, що ця тема тісно пов'язана з адміністративними і законодавчими реформами, і тому буде розглядатись разом з темою розробки політики і стратегії розвитку річкового транспорту.

5b.1.6 Рекомендовані заходи для покращення організації і управління

Адміністративна і регуляторна база, що регулюють річковий транспортний сектор, були головними темами аналізу в цей звітний період. Ці дослідження були поєднані з роботою по компоненту 5a (морський транспорт), а результати включені в звіт про політику і стратегію морського і річкового транспорту.

Були завершені наступні детальні дослідження щодо сектора річкового транспорту:



- Детальне дослідження існуючої законодавчої бази для сектора річкового транспорту;
- Детальне дослідження законодавства ЄС щодо внутрішнього водного транспорту;
- Порівняльний аналіз законодавства ЄС з існуючою ситуацією в Україні;
- Дослідження законодавчої і адміністративної бази в ключових країнах ЄС (Франція, Бельгія, Нідерланди, Німеччина) і порівняння з Україною;
- Перша структура комплексної політики і стратегії річкового транспорту.

Результати цих зусиль були викладені у звіті “Стратегія морського і річкового транспорту”, який поєднує дослідження адміністративної і регуляторної бази для морського і річкового транспортних секторів (звіт 5.5 і 5.7).

Ця оптимальна база була представлена робочій групі по компоненту 5 під час третього засідання робочої групи в Києві 2 липня 2009 року.

Робота також продовжувалась за наступними напрямками, які мають бути завершені у наступний звітний період:

- Збір детальної інформації про транспортний потік за типами вантажів і портами;
- Розробка першої структури моделі прогнозування; і
- Дослідження систем річкової інформації

Оцінка стандартів Європейської системи річкової інформації (ЄСРІ) у порівнянні з існуючими/запланованими прикладами її застосування в Україні, запланована на цей звітний період, була знову відкладена, внаслідок відсутності інформації і загальної адміністративної і регуляторної бази, яка б дозволила впровадження такої системи. Більш детальне обговорення системи ЄСРІ планується на третій звітний період в частині технічного звіту: “Прогнозування річкового транспортного потоку і оцінка потреб”, який має вийти у листопаді 2009 року.

4.8 Компонент 6: Аеропорти та авіаційний транспорт

3 квітня 2009 року набагато покращились зв'язки з ДАА і, після підписання 2 угод про конфіденційність у травні 2009 р., були отримані дані про реконструкцію аеропорту Львів і питання безпеки. Три етапи розвитку інфраструктури аеропорту, політика авіаційного транспорту і єдиного європейського неба (ЄЄН), вдосконалення контролю безпеки з боку ДАА на даний момент просуваються хорошими темпами.

Також були налагоджені контакти з операторами авіаліній, включаючи АероСвіт, для кращого розуміння потреб операторів і клієнтів. Були проведені зустрічі з МФУ, включаючи Світовий Банк, представники якого супроводжували групу проекту під час поїздки в аеропорт Львів з метою аналізу питань запланованої реконструкції аеропорту. Окремий звіт з цих питань був виданий зацікавленим сторонам.

4.8.1 Стадія 1: Єдине європейське небо (ЄЄН)

На запит ДАА проект ТЕМ-Т активно (і фінансово) підтримав конференцію високого рівня, що пройшла в Києві 25-26 червня, на яку були запрошені представники провайдерів аеронавігаційних послуг, авіаційної індустрії і державних органів з України, Молдови, Польщі, Словаччини і Туреччини, а також EUROCONTROL і ГДТЕ. Крім того, були присутні авіаційні спеціалісти з Іспанії, Німеччини та Італії. Конференція мала на меті обговорити інтереси ЄС у співпраці з країнами, що не входять в ЄС, щодо імплементації правил і угод в рамках програми єдиного європейського неба (ЄЄН).

Були присутні генеральний директор EUROCONTROL і голова відділу ЄЄН ГДТЕ з виконавчим директором SESARJU. Активна участь експертів ТЕМ-Т призвела до запрошення зустрітися з ГДТЕ у вересні 2009 року для подальшого обговорення питань.

Проект надавав підтримку ДАА, яка висловила своє задоволення. Внесок по цьому компоненту вважається частиною навчальної програми високого рівня.



4.8.2 Стадія 2: Розвиток аеропортів

Аеропорт Львів ДАА вибрала першим для оцінки проектом ТЕМ-Т, тому що він є важливим для проведення ЄВРО 2012, і там розпочалися роботи по відновленню і збільшенню злітної смуги. У червні 2009 року відвідання аеропорту і попередній аналіз планів показали, що проект відновлення злітної смуги буде фінансуватись з держбюджету на рівні 97 мільйонів євро, 7 мільйонів з яких вже отримано, і розпочалися роботи.

Проект був критично оцінений групою проекту, і був наданий детальний звіт (Додаток Н), який вказує, що об'єкт після завершення не буде відповідати Додатку 14 SARPS ICAO, якщо не внести в проект комплексні зміни. Специфікації злітної смуги також виявились надмірними.

Продовжуються дискусії щодо запропонованого терміналу, який вважається надмірним з точки зору потенційного потоку і планів на ЄВРО 2012, що є неефективним. Було рекомендоване альтернативне тимчасове приміщення, а також налагодження більш тісних зв'язків з двостороннім проектом НПДНР (який стосується ЄВРО 2012), що базується у Львові, і створення наглядової групи для координації цих планів.

Очікується, що проект ТЕМ-Т отримає запит щодо технічного аналізу інших ключових аеропортів і результаті детальних досліджень.

4.8.3 Стадія 3: Вдосконалення здатності ДАА з нагляду за безпекою

Було узгоджено, що цей елемент проекту ТЕМ-Т повинен логічно слідувати за нещодавно завершеним проектом ЄС (Вступ і виконання Україною міжнародних угод і конвенцій у транспорті) і Твінінг-проектом (Гармонізація законодавства і стандартів України з нормами законодавства і стандартами ЄС у сфері цивільної авіації).

Було узгоджено, що робота проекту ТЕМ-Т не повинна збігатися з програмою допомоги LCIP (Національним планом конвергенції та імплементації) Євроконтролю по впровадженню LCIP, а має доповнювати її щодо результатів роботи. Поява ініціативи ЄС щодо створення Єдиного європейського повітряного простору (ЄЄПП) спричинила необхідність координувати і контролювати впровадження ОПР в Європі. Поточний процес ЄСIP /LCIP⁶ є таким чином відповідним механізмом планування і контролю за впровадженням удосконалень ОПР в Європі, зокрема в Україні.

Робота повинна виконуватись відповідно до Державної спеціалізованої програми безпеки польотів на 2009–2015 роки, а також потрібно знайти взаємодію із заходами цієї програми. Копія цієї програми була отримана і розглянута.

Припускаючи, що успішно втілюватимуться поточні програми, Стадія 3 передусім зосередиться на впровадженні правил, організаційних реформ, і загальних методів нагляду за авіаційною безпекою. Проект технічної примітки щодо Нагляду за безпекою ДАА був підготовлений і поданий на розгляд і обговорення ДАА.

ДАА підтвердила, що найбільш пріоритетним є питання сертифікації аеропортів згідно з правилами безпеки ICAO і вимогами до управління безпекою, встановленими групою з питань безпеки GASR.

Крім того, проект ТЕМ-Т підготував 2 документи для семінару по Державній програмі безпеки в Національному авіаційному університеті в Києві, впровадження якої вимагається ICAO в усіх країнах-членах. Це документи: "Прийнятний рівень безпеки (ALOS)" в частині Державної програми з безпеки і "Звітність про інциденти" в частині систем управління безпекою в авіаційній галузі. Зважаючи на відсутність інструкцій з боку уряду щодо цього питання, презентації ґрунтувались на практичному досвіді спеціаліста ТЕМ-Т у впровадженні подібних правил в інших країнах.

На семінарі були присутні більше 70 учасників, включаючи керівників і директорів авіаліній України, керівників аеропортів, провайдерів аеронавігаційних послуг і авіаційної індустрії.

Зважаючи на практичний характер цієї презентації і спеціальний навчальний зміст (який буде включений в наступні навчальні курси), цей процес слід вважати частиною навчальної програми ТЕМ-Т.

⁶ Європейський план конвергенції та імплементації (ЄСIP)



4.9 Компонент 7: Міжгалузеві питання

Цей компонент охоплює такі питання як мультимодальний транспорт, логістичні технології, питання перетину кордону, ІКТ в сфері транспорту, стратегія і план дій з охорони довкілля у транспортному секторі.

Робота по цьому компоненту розпочалась в частині головних питань сектора, і після етапу збору і розповсюдження даних вона буде підсилена додатковою підтримкою старших короткострокових експертів в наступний звітний період.

Хоча робота над компонентом 7 починається пізніше, ніж заплановано, група проекту вже готує інформацію і формулює ідеї, які стануть у нагоді спеціалісту у наступний звітний період. Цей спеціаліст буде мати досвід роботи в Україні у подібних попередніх проектах.

Технічний звіт: "Визначення бази для розвитку мультимодального транспорту в Україні" від травня 2009 року був виданий з метою прояснити термінологію і принципи і додається у вигляді Додатку I.

4.10 Компонент 8: Стратегія і план сектору

Економічна криза і її вплив на надходження транспортного сектора вимусили колишнього Міністра транспорту попросити проект підготувати рекомендації щодо плану дій. Це включало участь координаторів усіх компонентів проекту, яка була об'єднана в цьому компоненті, і чіткі рекомендації були надані у грудні 2008 року.

Подальших запитів ми не отримували, проте МТЗУ підготувало додатковий звіт для Міністра на його вимогу. Група проекту очікує нових запитів після призначення нового Міністра транспорту після відставки пана Вінського 17 червня 2009 року.

4.10.1 Стадія 1: Підготовка плану негайних дій

Попередній міністра транспорту надіслав групі проекту листа з проханням підготувати рекомендації щодо зменшення наслідків фінансової кризи і допомоги у нагальних реформах. Група проекту швидко відповіла, підготувавши робочий документ. Як ми розуміємо, цей документ дозволив міністру впровадити деякі реформи, хоча проект більше не отримував запитів щодо плану дій.

Під час зустрічі 12 червня 2009 року і офісі Генерального директора порту Одеса групу проекту попросили підготувати резюме нещодавно оголошених урядом змін до законодавства, що регулює створення акціонерних компаній в Україні, зокрема, компаній, які займаються діяльністю в портах. 16 червня 2009 року Генеральний директор мав зустріч з Першим віце-прем'єр-міністром, і група проекту передала листа з поясненням існуючого ситуації на 15 червня 2009 року. Це було зроблено з допомогою юридичної фірми з Одеси, і пізніше нам повідомили, що ця допомога була цінною (Додаток J).

Зважаючи на те, що репутація проекту зростає в очах ключових осіб, що приймають рішення, такі запити можуть надходити частіше, і тому зараз ми знаходимось в процесі залучення місцевого юриста в групу проекту в Києві.

4.10.2 Стадія 2: Прогноз транспортних потоків і транспортний баланс

План дій щодо запропонованих інвестицій – який має підготувати група проекту у майбутні періоди – багато в чому залежить від трьох факторів:

- Існуючого стану і пропускної спроможності мережі;
- Прогнозу майбутнього транспортного потоку;
- Розміру можливого фінансування.



Нам відомий тільки перший фактор. Два інші фактори залежать від соціально-економічного розвитку, і характер і напрямок цього розвитку знаходиться поза межами контролю проекту.

Прогнозування транспортного потоку і економічне прогнозування – це не точні науки і, зокрема, ці вправи ускладнюються в часи фінансової і економічної нестабільності, яка зараз впливає на Україну і весь світ.

Майбутні транспортні програми можуть вплинути на частку кожного виду транспорту, а інші фінансові програми можуть вплинути на розміри коштів, доступних для утримання мережі і реалізації нових проектів. Проте, на ці фактори можуть вплинути дії МТЗУ і політика уряду. І найбільші неочікувані фактори знаходяться поза межами контролю України.

Слід розглядати альтернативні сценарії планування, що призведе до різного розподілу транспортного потоку по мережі. Проекти, що розглядаються для включення в план дій, слід протестувати на предмет кожного з таких можливих розподілів потоку. Проект, який набере більше балів за всіма або більшістю сценаріїв, може вважатись менш ризикованим, ніж проект, який набере багато балів за одним або двома сценаріями. Таким чином можна визначити найбільш доцільні проекти, а також проекти які мають великий ризик.

У якості основи планування пропонуються чотири загальних сценарії. Різна схема розподілу транспортного потоку за кожним сценарієм буде визначена в частині процесу моделювання транспортного потоку. Під час третього звітнього періоду будуть розроблені наступні сценарії:

1. Вступ в ЄС: необхідні припущення щодо ефекту на транспортний потік України у разі можливого членства України в ЄС.
2. Російська політика щодо використання українських портів: відомо, що Росія реалізує нові портові проекти, щоб зменшити залежність від інших країн. Альтернативні припущення щодо майбутньої політики Росії дають інші прогнози щодо російського транзиту по Україні.
3. Світова економіка: швидкість відродження світової економіки є важливо, але є важливим також характер такого відродження. Зростання світової економіки може призвести до переорієнтації на азійські ринки, і попит на українські продукти може бути іншим.
4. Економіка України: швидкість відновлення є важливою, проте також важливими є напрямки і характеристики майбутнього зростання національної економіки.

Набір припущень по кожному сценарію буде сформульовано у якості основи для прогнозування транспортного потоку. Це залежить від завершення підготовки транспортної політики і збору детальної інформації про історичний транспортний потік за видами транспорту, товарами, пунктами відправки та призначення. Спеціальні сценарії розвитку розробляються по кожному сектору транспорту.

Зокрема, слід провести глибокий аналіз транспортного потоку через кордони України з Росією, України з Білоруссю і України з ЄС.

Довгострокова мета полягає в підготовці аналітичної моделі по всіх видах транспорту в Україні з метою визначення пріоритетних проектів за однаковими стандартами та з використанням багатьох критеріїв. Це допоможе визначити найбільш важливі проект для відновлення економіки і розвитку торгівлі в Україні, і дозволить зосередити увагу МФУ на тих проектах, які будуть найбільш корисними для економічного розвитку і соціального прогресу. Проект встановив тісні робочі відносини з зацікавленими сторонами з державного та приватного сектора і, за підтримки і схвалення МТЗУ, створюється база для аналізу за багатьма критеріями.

Прогнози будуть підготовлені пізніше, під час четвертого звітнього періоду, на основі таких факторів, як кількість населення, рівень доходів і зайнятості у кожному регіоні України. У другий звітний період почалось створення бази даних, яка буде завершена у третьому звітньому періоді. База даних буде створена на основі 27 головних адміністративних одиниць країни (області, міста і Автономна республіка Крим), а також буде містити дані про інфраструктуру і транспортний потік на мережі, що розглядається. Пункти перетину кордону і порти також будуть включені як частина мережі.



По завершенні, модель дозволить робити припущення щодо внесків, такі як майбутні транспортні витрати за видами транспорту, які варіюються згідно з різними сценаріями. Цей процес також дозволить провести аналіз варіантів політики і визначити нові проекти, які потім також повинні бути оцінені за пріоритетністю за видами транспорту з метою забезпечення їх сумісності один з одним. Це потрібно для того, щоб, наприклад, проект розвитку порту був пов'язаний в проектом розвитку під'їздів до залізничної та дорожньої інфраструктури в правильний час. Все це буде зроблено у майбутні періоди, для чого був закладений фундамент у другому звітному періоді.

Хоча МТЗУ усвідомлює важливість під'їзних шляхів до коридорів ТЄМ-Т, йому не вистачає необхідної інформації, і тому проект повинен підкріпити інформацію, якою володіє МТЗУ, щоб міністерство мало більшу можливість прийняття свідомих рішень у майбутньому.

Ця робота продовжиться у наступний період у тісному співробітництві з Держкомстатом та іншими джерелами.

Інформаційна система, що знаходиться на стадії підготовки, може бути використана для прогнозування і визначення балансу між видами транспорту, і може бути перейнята МТЗУ після закінчення проекту. Якщо МТЗУ захоче продовжувати використання інформаційної системи, і, таким чином, досягти сталого впровадження результатів проекту, йому слід забезпечити для цього додаткові людські ресурси.

4.10.3 Стадія 3: Стратегія транспортного сектору

Концепція транспортної політики, схвалена МТЗУ 14 травня 2007 року, обговорювалась з МТЗУ і твінінговим проектом, і були підготовлені документи з різними версіями політики. Ця робота зараз зведена у компоненті 1, як зазначено вище.

4.11 Компонент 9: Розвиток і навчання кадрів

Проект продовжує тісно співпрацювати з керівником Управління кадрів МТЗУ, надаючи допомогу у вдосконаленні управлінського контролю і розвитку персоналу.

Були завершені початкові етапи Аналізу Потреб в Навчанні (АПН), і звіт про підготовку, внески і результати знаходяться в кінцевій стадії підготовки. План дій щодо навчання також знаходиться в стадії підготовки і буде розповсюджений після узгодження з робочою групою.

Також проводилися щотижневі зустрічі з керівником управління кадрів, а робоча група провела 4 засідання протягом звітного періоду.

4.11.1 Стадія 1: Підготовка і заснування

У протоколі засідання робочої групи підкреслюється необхідність загальної координації кадрової діяльності під егідою Управління кадрів міністерства, і це співробітництво відбувається на належному рівні.

Продовжується аналіз організації, процесів і спроможностей Управління кадрів в МТЗУ, проте відбулось багато змін, і відставка Міністра в червні 2009 р. безумовно призведе до подальших змін.

Продовжуються дискусії щодо створення бази даних для Управління кадрів МТЗУ, були отримані оцінки характеру програми і вартості від УК МТЗУ. Проекту повідомили, що приблизна вартість системи, включаючи ввід даних з паперових носіїв МТЗУ і 1-річне навчання і підтримку, складає 20,000 євро. МТЗУ і група проекту розпочали офіційну процедуру подання пропозиції, і пізніше ця пропозиція буде представлена Делегації ЄК.

Робоча група створила оперативну групу з повноваженнями розглядати існуючі можливості навчання в Україні, її членами є ректори провідних транспортних університетів України. Результати вивчення курсів, запропонованих університетами, будуть також проаналізовані робочою групою.



Оперативна група прийняла покладене на неї завдання і, після першого засідання у січні 2009 року, були зібрані дані. Результати розчарували: здається, що багато запропонованих курсів не відповідають мінімальним стандартам, проте оцінка продовжується.

4.11.2 Стадія 2: Аналіз потреб у навчанні і стратегія проведення навчання

Мандат робочої групи, схвалений Керівним комітетом, передбачає проведення оцінки потреб у навчанні в межах всього сектору, і був виданий наказ Міністра по цьому питанню. Незважаючи на те, що попередньо здійснювались спеціальні аналізи АПН, як частина проектів технічної допомоги, що фінансується донором, – це було першою спробою систематичної оцінки всього сектору.

Колишній Міністр вважав, що кваліфікація та навика персоналу МТЗУ потребують вдосконалення, і мета АПН - запропонувати точнішу й поширену інформацію щодо прогалин у навиках. Ця інформація може потім використовуватися Міністерством для формулювання довгострокового навчання та стратегії професійного навчання. Ця політика має бути затверджена новим Міністром.

Координація з політикою Твінінг-проекту ЄС "Допомога у розробці та реалізації транспортної політики в Україні", який також включає АПН і навчання, призвела до погодження того, що Проект ТЄМ-Т здійснюватиме АНТ через анкетування, а Твінінг-проект проводитиме бесіди з керівництвом МТЗУ з метою з'ясувати їх погляди на потреби в навчанні персоналу їх відділів. Це було повністю виконано, і результати будуть використані в програмі навчання.

Було також погоджено, що керівництво та координація будуть здійснюватись управлінням кадрів МТЗУ. Необхідно зазначити, що хоча УК має записи всіх минулих навчальних програм, що фінансувались МТЗУ, жодних таких записів щодо навчання, проведеного проектами технічної допомоги, не існує. Протягом цього періоду було видано наказ, який вимагає, щоб все навчання координувалося через УК, як перший крок у напрямі до підпорядкування контролю МТЗУ зовні фінансованих навчальних програм

Анкету АПН було роздано 2,621 співробітнику, і 276 з них відповіли до кінця квітня 2009 року, включаючи голів та заступників управління і 120 головних спеціалістів з усіх транспортних секторів.

4.11.3 Стадія 3: Впровадження навчальної програми

Результати АПН використовуються для створення навчальної програми на наступний звітний період. Ця програма стане предметом моніторингу з боку УК по кожному сектору транспорту і буде скоординована з пропозиціями щодо навчання, висунутими робочими групами транспортних секторів за їх специфічними потребами. Цей процес вже розпочався з наголосом на авіаційному і морському секторах.

5 Заходи, заплановані на наступний звітний період

5.1 Загальна інформація

Під час попереднього періоду було проведено ретельний аналіз матеріалів з метою консолідувати технічні і робочі звіти у більш зв'язану серію звітів. У майбутньому всі робочі документи, що розглядаються робочими групами, будуть називатись робочими звітами. Не буде технічних звітів. Після завершення і затвердження робочого звіту його буде включено у проміжний звіт.

В результаті аналізу всіх тем, що розглядаються в робочих групах, група проекту розробила новий зведений список матеріалів проекту, який замінить попередній список, як показано у таблиці 1.



Кожний робочий звіт і проміжний звіт буде більш комплексно розглядати конкретні теми, визначені у Технічному завданні (ТЗ) і роз'яснювати питання в межах розділів ТЗ.

Ми вважаємо, що це допоможе спростити цей складний проект з точки зору управління. У наступному розділі пояснюються пункти таблиці 1.

5.2 Заплановані матеріали

Як пояснювалось вище, у таблиці 1 зведені матеріали, які планується видати у третьому звітному періоді. Раніше заплановані серії робочих і технічних звітів замінені тими, що наведені в цій таблиці. Таблиця включає 18 проміжних звітів, які планується видати у наступний період. Також вказані теми кожного звіту. У випадках, коли ці теми напряму замінюють робочий або технічний звіт, запланований раніше, це вказується у таблиці. Таблиця також включає інші додаткові розділи, тому що проект входить в більш інтенсивну фазу.



Таблиця 1 Перелік документації, запланованої на 3-й Період

<i>Компонент</i>	<i>Док.</i>	<i>Назва документу (відповідно до ТЗ)</i>	<i>Зміст</i>	<i>Теми, узгоджені раніше, що буде включено додатково</i>
1. Політика	1.1	Установи та законодавство у транспортному секторі	Інституціональні рамки та слабкі місця Існуюче законодавство та юридичні рамки Рекомендації	
	1.2	Транспортна статистика	Українська методологія статистики Гармонізація зі стандартами ЄС	Специфікація бази даних для стратегічного транспортного планування
	1.3	Інтегрована Транспортна Політика	Рекомендований документ з транспортної політики	
2. Залізничний транспорт	2.1	Пропозиції щодо послуг високошвидкісних поїздів та тарифів	Існуючі пропозиції та їх обґрунтування Сучасна ситуація Рекомендації	
	2.2	Стратегія інтеграції до ЄС	Сумісність та технології перетинання кордону Гармонізація положень та стандартів Центри логістики, переробка вантажу, енергозбереження	Політика залізничного транспорту ЄС; сумісність
	2.3	Реструктуризація залізничного транспорту	Існуюча організація Пропозиції стосовно реструктуризації Корпоратизація та фінансова свобода Перехресне субсидування пасажирських послуг	Положення про конкуренцію Система витрат УЗ
3. Дорожня інфраструктура	3.1	Будівельні стандарти	Гармонізація будівельних стандартів	
	3.2	Управління автодорогами	Сучасна організація Стандарти та практики утримання доріг, можливості для підрядних робіт. Пропозиції стосовно централізації та реструктуризації	Встановлення підрозділу з ДПП Збори з користувачів доріг
4. Автомобільний транспорт	4.1	Ринок автомобільних перевезень	Тарифи, системи фінансування та оподаткування	



Таблиця 1 Перелік документації, запланованої на 3-й Період (продовження)

Компонент	Док.	Назва документу (відповідно до ТЗ)	Зміст	Заміняє
5. Морський та внутрішній водний транспорт	5.1	Реформування політики морського транспорту та План дій	Конкурентоспроможність та продуктивність основних портів Продуктивність внутрішніх транспортних сполучень Попит на потоки, у тому числі транзит План політики та реформування	Матриця ефективності порту Аналіз політики галузі морського транспорту
	5.2	Управління морського транспорту та портів	Рекомендації стосовно законодавства Рекомендації стосовно портових послуг Оцінка портової адміністрації Гармонізація з вимогами ЄС/СОТ	
6. Аеропорти та авіаційний транспорт	6.2	Доступ до ринку	Управління авіаційними потоками та Єдине Європейське Небо	
	6.2	Аеропорти	Розгляд планів реконструкції аеропортів	Розгляд планів реконструкції аеропортів до 2020 р.
	6.3	Покращення потенціалу ДАА з нагляду за безпекою польотів	Система сертифікації аеропортів та система управління безпеки польотів	
7. Міжгалузеві питання	7.1	Мультимодальний транспорт	Політика ММТ: стандартизація; контейнеризація; покращення у сфері транзитних перевезень Технологія логістики: регіональні питання; виконання; модернізація Прикордонні питання: уніфікувати процедури з ЄС; покращити мультимодальні перевезення біля кордонів Регіональні центри логістики	Покращення послуг з логістики Індикатори виконання прикордонних вимог
8. Стратегія та планування сектору	8.1	Проміжний звіт з стратегічного планування	Дослідження мережі База даних автомобільних та залізничних доріг Попередній довгий перелік проектів Сценарії планування транспортного сектору	Специфікація для бази даних для стратегічного планування
9. Розвиток та навчання кадрів	9.1	Аналіз необхідних тренінгів	Аналіз необхідних тренінгів	
	9.2	Тренінги та Учбові тури	Запропоновані тренінги Запропоновані учбові тури	Програма тренінгів



5.2.1 Компонент 1: ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА

Проміжний звіт 1.1 Установи та законодавство у транспортному секторі

Цей звіт міститиме наступні розділи:

- **Інституціональні рамки та слабкі місця** – проект звіту буде виданий до кінця вересня 2009 р. для розгляду робочих груп з метою забезпечити повне розуміння існуючої організації і правильного визначення слабких місць.
- **Існуюче законодавство та юридичні рамки** – так само, проект звіту буде розповсюджений до кінця третього періоду для розгляду МТЗУ та відповідних міністерств з метою забезпечення взаєморозуміння щодо відповідної точки реформи.
- **Рекомендації** повинні враховувати **затверджену** транспортну політику і структурні та законодавчі зміни, необхідні для успішного впровадження політики. Проект рекомендацій буде обговорено з МТЗУ, а висновки робочої групи допоможуть досягти консенсусу всіх зацікавлених сторін. Цей процес може зайняти певний час, і деякі аспекти можуть вимагати подальшого дослідження. Після подання цього Проміжного звіту ця тема може бути переглянута під час четвертого періоду.

Проміжний звіт 1.2 Транспортна статистика

Цей звіт міститиме наступні розділи:

- **Українська методологія статистики** – перше завдання полягає у вивченні обсягів і сфери охоплення транспортної статистики в Україні, джерел її публікації і способів оприлюднення. Деяка статистика може бути конфіденційною з точки зору безпеки або з інших причин. Ми це розуміємо, і проект не має намір запитувати такі дані. Ми визначимо з МТЗУ і Держкомстатом статистику, яка може і повинна бути оприлюднена, її обсяг і надійність. Звіт про це стане відповідною точкою вдосконалень. Результати цієї роботи будуть розповсюджені для розгляду і внесення необхідних поправок.
- **Гармонізація зі стандартами ЄС** – Другим кроком стане розгляд відповідності існуючої статистичної методики аналогічній методиці ЄС. Буде виконано аналіз невідповідностей, який продемонструє, що слід зробити для наближення до принципів Євростата, який є прикладом найкращої практики і способом правильного тлумачення цифрових даних. Будуть зроблені рекомендації щодо необхідної гармонізації.

Аналіз невідповідностей проводився у попередніх проектах, і проект ТЕМ-Т проаналізує і доповнить ситуацію з допомогою Проміжного звіту і рекомендацій щодо усунення невідповідностей.

Проміжний звіт 1.3 Інтегрована транспортна політика

Це буде рекомендований документ щодо транспортної політики. Ця робота є продовженням проекту політики, підготовленого у другий звітний період. Проект переглядає робочий документ на основі коментарів, отриманих з різних джерел, і підготує кінцевий Проміжний звіт на початку третього періоду. Проект може пізніше зробити подальші рекомендації щодо політики. Цей документ не є урядовим документом, проте складений таким чином, що може стати таким за бажанням МТЗУ.

5.2.2 Компонент 2: ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Проміжний звіт 2.1 Пропозиції щодо послуг високошвидкісних поїздів

УЗ бажає розвивати високошвидкісні пасажирські послуги. Ця тема вивчалась раніше, але є необхідність врахувати існуючу ситуацію і знайти шлях уперед в цей час фінансової нестабільності. Звіт буде розглядати наступні питання:

- **Існуючі пропозиції та їх обґрунтування** – існуючі пропозиції будуть проаналізовані, роз'яснені і викладені у вигляді документа для розгляду керівництва МТЗУ і УЗ через робочу групу з питань залізничі під час третього періоду. Звіт проекту "Швидкісні пасажирські поїзди – інституціональне підсилення", підготовлений з допомогою ЄБРР у



2006 року стане у нагоді у цьому питанні. Перед здійсненням наступного кроку будуть враховані погляди різних сторін на існуючі пропозиції.

- **Сучасна ситуація** – З 2006 року ситуація могла змінитись, і слід проаналізувати теперішній стан пропозицій на предмет їх відповідності сучасним вимогам і пріоритетам. Слід оцінити питання джерел і дефіциту фінансування. Результати також мають бути підтверджені робочою групою з метою забезпечення правильного розуміння питання усіма сторонами.
- **Рекомендації** – Необхідно провести нову економічну і фінансову оцінку. Проміжний звіт, який має бути виданий наприкінці третього періоду, буде містити пропозиції щодо подальшої роботи і рекомендації щодо рішень, які слід прийняти зараз в інтересах просування цієї концепції.

Проміжний звіт 2.2 Стратегія інтеграції до ЄС

- **Сумісність та технології перетинання кордону** (на основі аналізу транспортного потоку) – цей звіт пояснить існуючі схеми залізничного перетину кордон з ЄС. Будуть представлені дані про транспортний потік, що перетинає ці кордони, і технології переходу з української залізниці до європейської. На перетинах кордону в ЄС, де необхідна зміна ширини колії, впроваджуються нові практики і технології. Проблема України в нерозумінні того, що можливо використати те, що вже добре відомо. Проблема полягає у сумісності можливостей з обсягом транспортного потоку і виборі найбільш економічного рішення, зважаючи на довгострокові перспективи. Цей звіт є спробою роз'яснити ці питання, і він міститиме рекомендації для обговорення робочої групи. Згодом коментарі робочої групи будуть використані у Проміжному звіті, який буде виданий наприкінці періоду.
- **Гармонізація положень та стандартів** – концепція «сумісності» була розроблена ЄС і Європейським залізничним агентством з метою забезпечення міжнародної сумісності і ефективності залізничного транспорту. Вибрані технічні рішення повинні відповідати технічним специфікаціям ЄС щодо сумісності (TSI). Буде підготовлена інформація щодо специфікацій, які стосуються України, для обговорення робочої групи з питань залізничної галузі або деяких її членів. Ситуація України є такою, що слід зберігати відповідність специфікаціям ГОСТ (сумісність з країнами СНД). Зважаючи на це, буде підготовлено робочий звіт про покращення сумісності транс'європейської залізничної мережі, який буде обговорено в робочій групі перед його включенням в Проміжний звіт 2.2 до кінця третього періоду.
- **Центри логістики, переробка вантажу** – сучасна політика УЗ щодо створення центрів логістики і мультимодального транспорту буде вивчена і пояснена, включаючи місця розташування центрів, пропускну спроможність і плани подальшого розвитку. Це стане внеском у загальне дослідження мультимодального транспорту, яке включено у компонент 7.
- **Енергозбереження** – більшість головних ліній мережі УЗ вже електрифіковані, або це відбувається зараз. Сучасні локомотивні технології, електричні і дизельні, дозволяють суттєво зменшити споживання пального. Використання розподілення потужності у багатоелементних технологіях пасажирських поїздів надає додатковий потенціал енергозбереження, так само як і легші конструкції сучасних поїздів. Проблема полягає у пошуку необхідного фінансування для використання цих можливостей. Будуть вивчені пропозиції, які можуть мати швидкий і помітний ефект, з метою визначити можливість обґрунтування проекту для зовнішнього фінансування.

Проміжний звіт 2.3 Реструктуризація залізничного транспорту

- **Існуюча організація** – Аналіз існуючої структури і запропонованої реструктуризації розпочався у другому періоді і буде продовжуватись в робочій групі у наступний звітний період. Буде підготовлений робочий звіт для подальшого обговорення і забезпечення взаєморозуміння щодо існуючої ситуації, завдань реформи і пропозицій.



- **Пропозиції стосовно реструктуризації** – Збільшення конкуренції на залізничному ринку є політикою ЄС, і вважається багатьма в МТЗУ і УЗ вигідною для України. Першим кроком має стати відокремлення державних функцій регулювання і контролю безпеки від комерційних функцій УЗ. Потім необхідні заходи для покращення ринкових і комерційних показників УЗ з метою підсилення її спроможності утримувати свою частку ринку і конкурувати. Група проекту надасть інформацію про те, яким чином ці завдання і функції були передані державні монополіями залізницями в ЄС. Буде зроблено аналіз ситуації в Україні і запропоновано можливі рішення. Будуть також підготовлені рекомендації щодо нової організаційної структури, із визначенням завдань, сфер відповідальності і процедур, на основі вже зроблених Україною досягнень і думок щодо найбільш прийнятної нової структури. Це буде обговорено з робочою групою. Будуть розглянуті способи, якими Україна збирається адаптувати європейське законодавство, а також кроки процесу гармонізації. Висновки, зроблені наприкінці третього періоду, будуть включені в Проміжний звіт.
- **Корпоратизація та фінансова свобода** – УЗ наразі є підрозділом уряду, який здійснює нагляд за шістьма залізницями. Є необхідність впровадження більш комерційного підходу до залізничного бізнесу таким чином, щоб залізниці могли жорстко конкурувати на транспортному ринку, що зазнає змін. Пропозиції щодо реструктуризації можуть включати ідею корпоратизації УЗ, що потребує більшої фінансової свободи у визначенні тарифів. Буде підготовлений робочий звіт з описанням ключових питань для обговорення робочої групи, а його результати включені у Проміжний звіт.
- **Перехресне субсидування пасажирських послуг** – це питання вже довго обговорюється, і буде розглянуте знову, зважаючи на те, що залізниці бажать змін. Є необхідність не тільки комерціалізації пасажирських перевезень, але й підтримання соціально важливих, проте витратних послуг. Необхідність аналізу практики бухгалтерського обліку вартості надання послуг є частиною цього аналізу з тих пір, як проект отримав доступ до інформації.

5.2.3 Компонент 3: ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

Проміжний звіт 3.1 Будівельні стандарти

- **Гармонізація будівельних стандартів** – наразі готується робочий звіт, який буде видано в цей період для обговорення з робочою групою, який містить рекомендації щодо визначених ЄС стандартів будівництва з метою забезпечення експлуатації транспортних засобів відповідно до найвищих специфікацій ЄС стосовно єдиного навантаження на вісь, та інші питання.

Проміжний звіт 3.2 Управління автодорогами

- **Сучасна організація** – Ця тема регулярно обговорюється з початку проекту, ці розділи Проміжного звіту пояснять сучасну організацію і міститимуть пропозиції і варіанти змін у світлі найкращої практики і досвіду ЄС, зважаючи на те, що в ЄС немає єдиного обов'язкового підходу до управління автодорогами.
- **Стандарти та практики утримання доріг, можливості для підрядних робіт** – утримання все ще здебільшого здійснюється державним сектором, а для певних видів утримання є необхідність збільшувати спроможність приватного сектора і впроваджувати більш конкурентне середовище для забезпечення найкращої практики та ефективності. Також будуть обговорені потреби у фінансуванні і наявні варіанти. Це може включати збільшення зборів з користувачів доріг і розвиток державно-приватного партнерства в сфері утримання.
- **Пропозиції стосовно централізації та реструктуризації** – в різні роки висувались різноманітні пропозиції, але кінцеве рішення не було прийняте. Ці питання є фінансового (потік коштів між установами) і технічного (забезпечення належного управління активами і покращення безпеки) характеру. Будуть вивчені альтернативні пропозиції, і належні рекомендації будуть включені у Проміжний звіт.



5.2.4 Компонент 4: ДОРОЖНІЙ ТРАНСПОРТ

Проміжний звіт 4.1 Ринок автомобільних перевезень

- **Тарифи, системи фінансування та оподаткування** – Нещодавно була створена робоча група, і її першим завданням є визначення поточної ситуації. Місцевий ринок є неструктурованим і погано контрольованим, і це визнають представники галузі. Обговорюється питання зборів з користувачів, тому що дорожній транспорт, включаючи приватних операторів, повинен сплачувати загальні податки і також компенсувати витрати суспільства (такі як вартість утримання доріг), пов'язані з транспортом. Іншим питанням є різне оподаткування різних класів транспортних операторів, що може призводити до викривлення ринку і, таким чином, до потенційної неефективності. Протягом періоду буде зроблена спроба роз'яснення багатьох питань, внаслідок чого буде підготовлено Проміжний звіт.

5.2.5 Компонент 5: МОРСЬКИЙ І ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ

Проміжний звіт 5.1 Реформування політики морського транспорту та план дій

- **Конкурентоспроможність та продуктивність основних портів** – з покращенням процесу збору даних та доступу до обіцяних даних щодо продуктивності портів, протягом періоду буде виконано дослідження для визначення параметрів та їх порівняння з подібними операціями в інших портах.
- **Продуктивність внутрішніх транспортних сполучень** – це буде частиною мультимодального аналізу, який повністю розпочнеться в цей період, з метою визначення поточної ситуації і запропонування плану у наступний період. Відомо, що для деяких портів є невідповідність пропускнув спроможності порту і внутрішньої водної транспортної системи.
- **Попит на потоки, у тому числі транзит** – ця робота розпочалась із створення бази даних, яка наразі заповнюється наявними даними. В цей період будуть збиратись дані про транзит для введення в модель. Перша версія моделі буде підготовлена у наступному періоді.
- **План політики та реформування** – цей процес продовжується з попереднього звітного періоду, внаслідок чого були підготовлені два робочих звіти, на які отримані відклики від робочої групи. Кінцеві версії цих робочих звітів будуть подані у третьому періоді. Перший документ щодо політики і стратегії був поданий на розгляд під час другого періоду, і коментарі очікуються на початку вересня 2009 р. Переглянутий робочий документ щодо політики буде представлений у третьому періоді для обговорення в робочій групі.

Проміжний звіт 5.2 Управління морського транспорту та портів

- **Рекомендації стосовно законодавства** – був зроблений детальний аналіз морського законодавства, і аналіз невідповідностей визначив необхідні регуляторні і законодавчі зміни для наближення сектора до європейського та міжнародного рівня. Будуть підготовлені конкретні рекомендації стосовно наближення українського законодавства до європейського морського законодавства з рекомендованим графіком впровадження.
- **Рекомендації стосовно портових послуг** – після визначення існуючих послуг і оцінки конкурентоспроможності/продуктивності головних портів, будуть розроблені рекомендації щодо покращення ефективності та продуктивності.
- **Оцінка портової адміністрації** – це один з найскладніших на суперечливих елементів морської стратегії. Мета проекту – запропонувати необхідні зміни в структурі портової адміністрації відповідно до європейської та міжнародної практики, без переривання дослідження системи управління портами. Проте, думка про те, що запропоновані зміни повинні враховувати українські реалії, не може бути виправданням того, що існуюча система управління портами, навіть у тому вигляді, як це рекомендовано в стратегії до 2015 року, не є сучасною і є головною причиною неефективності українських портів.



- **Гармонізація з вимогами ЄС/COT** – це важливий елемент інтеграції української транспортної системи в міжнародні та європейські транспортні і торгівельні потоки. Хоча здійснюються помітні зусилля для модернізації існуючої системи, більшість ініціатив стосується специфічних (короткострокових) проблем, не розглядаючи загальної картини управління і експлуатації портів. Потрібна комплексна перебудова системи управління і експлуатації портів України, відповідно до правил і положень ЄС і COT і міжнародної практики, для збільшення конкурентоспроможності і привабливості українських портів.
- **Коментарі щодо цього виду транспорту:** Аналіз внутрішніх водних шляхів, прогнози річкового транспортного потоку, оцінка потреб внутрішнього водного транспорту, а також розробка комплексної політики і стратегії розвитку будуть відкладені на четвертий звітний період. Зараз встановлені тісні контакти з ключовими державними і приватними зацікавленими сторонами в річному транспортному секторі, і під час другого звітнього періоду проведений аналіз потреб і показників роботи сектора. Проект політики сектора внутрішнього водного транспорту буде розроблений в цей період. Група проекту також підтримує тісні зв'язки з автором нового закону щодо морського та річкового транспорту, і в цей період буде підготовлений робочий звіт щодо змін проекту закону для обговорення з його автором.

5.2.6 Компонент 6: АЕРОПОРТИ І АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

Проміжний звіт 6.1 Доступ на ринок

Управління авіаційними потоками і Єдине європейське небо – як узгоджено з ДАА, проект тісно співпрацює з усіма зацікавленими сторонами з метою просування до стандартів ЄС, і підготовка звітів і рекомендацій буде продовжуватись в ході цього процесу. Щодо ЄСН, проект виступає каталізатором між ДАА і ЄС з регулярними зустрічами в Брюсселі та Україні в останній та наступний період. Учбовий тур також пропонується в цей період, як зазначалось вище.

Проміжний звіт 6.2 Аеропорти

Аналіз планів реабілітації аеропортів – як узгоджено з ДАА, були оцінені плани реабілітації аеропорту Львів і, в результаті, проект попросили зробити теж саме для інших ключових аеропортів, починаючи з Одеси. Це буде зроблено у наступні звітні періоди, як тільки проект отримає дані від ДАА.

Проміжний звіт 6.3 Підсилення потенціалу ДАА щодо контролю

Сертифікація аеродромів і системи управління безпекою – як узгоджено з ДАА, проект проаналізує існуючий проект розділу повітряного кодексу щодо сертифікації аеродромів і системи управління безпекою у порівнянні з правилами і загальною практикою ЄС (GAR) і підготує рекомендації щодо оновлення існуючих правил в секторі аеродромних операцій у порівнянні з правилами ЄС (GAR, Великобританії, Ірландії, Нідерландів). Крім того, проект підготує посібник ДАА з сертифікації аеродромів для допомоги ДАА в її діяльності, з урахуванням існуючих процедур ДАА і загальної практики у вибраних країнах ЄС, і підготує проект аеродромної документації спільно з аеропортом Бориспіль з наголосом на розділі управління безпекою.

На запит ДАА, проект також надасть документацію щодо вимог до постачальників пального в ЄС.

5.2.7 Компонент 7: МІЖГАЛУЗЕВІ ПИТАННЯ

Проміжний звіт 7.1 Мультимодальний транспорт

- **Політика ММТ: стандартизація; контейнеризація; покращення у сфері транзитних перевезень** – Проект збирає дані, і цей процес буде прискорено у наступному періоді із залученням додаткових спеціалістів. Необхідно визначити поточну ситуацію і політику і,



після її порівняння з сучасною міжнародною практикою, розробити рекомендації стосовно модернізації мультимодального транспорту і послуг в Україні.

- **Технологія логістики: регіональні питання; виконання; модернізація** – це продовження роботи, описаної вище, і стосується аналізу засобів, існуючих та відсутніх, у головних економічних регіонах і вузлах країни.
- **Прикордонні питання: уніфікувати процедури з ЄС; покращити мультимодальні перевезення біля кордонів** – подальше поширення досліджень з метою вивчення існуючої ситуації і планів, і розробка рекомендацій на майбутнє.
- **Регіональні центри логістики** – рекомендації щодо розробки проекту, у прив'язці до проекту логістичних центрів ТРАСЕКА, який наразі реалізується в Україні, і, як ми розуміємо, рекомендує створення центрів в Борисполі (головний аеропорт біля Києва) і в Одесі (біля порту). Їх робота стосується тільки коридору ТРАСЕКА, проте, Проміжний звіт, який буде виданий наприкінці третього періоду, буде містити додаткові рекомендації.

5.2.8 Компонент 8: СТРАТЕГІЯ І ПЛАН СЕКТОРУ

Проміжний звіт 8.1 Стратегічне планування

- **Дослідження мережі** – були підготовлені і розповсюджені попередні карти доріг та залізниць для включення в пропозиції щодо інтеграції в ТЕМ-Т. Ця мережа буде затверджена в цей період, і прогноз буде ґрунтуватись на цій узгодженій мережі.
- **База даних автомобільних та залізничних доріг** – була створена база даних доріг та залізниць, яка наразі заповнюється з метою створення бази для стратегічного планування у наступні періоди. Вона включає технічні параметри інфраструктури і транспортний потік на цій інфраструктурі.
- **Попередній довгий перелік проектів** – наразі створюється база даних, в яку завантажуються існуючі відомі проекти. Додаткові потенційні проекти в усіх транспортних секторах будуть додані по мірі їх виявлення.
- **Сценарії планування транспортного сектору** – будуть розроблені сценарії і представлені для обговорення в частині процесу прогнозування, який буде завершений в четвертий звітний період. Попередні пропозиції описані в Розділі 4 цього документу.

5.2.9 Компонент 9: РОЗВИТОК І НАВЧАННЯ КАДРІВ

Проміжний звіт 9.1 Аналіз необхідних тренінгів

Аналіз необхідних тренінгів був завершений, і результати будуть розповсюджені у наступний період в робочій групі для отримання коментарів, і потім – більш широко, через УК МТЗУ, в усі транспортні організації, які брали участь в аналізі.

Проміжний звіт 9.2 Тренінги та учбові тури

- **Запропоновані тренінги** – на основі аналізу необхідних тренінгів і додаткової інформації, план тренінгів буде узгоджений з МТЗУ у вересні 2009 року для початку навчальних курсів. Попереднє навчання буде оцінено з метою забезпечити належне подальше навчання з точки зору обсягу і змісту. Наразі закінчується підготовка попередніх пропозицій, спочатку для погодження з УК МТЗУ, яке відповідає за загальну координацію.
- **Запропоновані учбові тури** – протягом цього періоду розробляються плани учбових турів для персоналу МТЗУ, які будуть реалізовані у наступний період. Деталі цього будуть включені в навчальну програму після завершення у вересні 2009 року.



Додаток А: Форми планування Проекту ЄС

Таблиця 2.2: Звіт про хід реалізації проекту

Таблиця 2.3: Звіт про використання ресурсів

Таблиця 2.4 Звіт про результати роботи

Таблиця 1.6 План заходів на наступний звітний період



ФОРМА 2.2: Звіт про хід проекту

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т				Номер проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA								Країна: Україна				Стор.: 1/1	
Звітний період : лютий 2009 - серпень 2009				Підготовлено: 24/07/09								Консультант ЄК: Корпорейт Солюшенз Лімітед					
Мета проекту: Вдосконалення транспортного сектора шляхом надання допомоги МТЗУ у розробці і реалізації стратегії і плану дій по інтеграції транспортної системи в ТЕМ-Т.																	
		ГРАФІК										ВНЕСКИ					
		Лютий 2009 - Серпень 2009										ПЕРСОНАЛ Консультанта ЄК		Обладна ння і матеріал и	ІНШЕ		
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт		
K1	Політика, питання регуляторної, інституціональної діяльності та фінансування інфраструктури	X	X	X	X	X	X	235	191	Поїздки поза межі Києва							
K2	Вибрані заходи і реформи залізничного транспорту	X	X	X	X	X	X	261	222								
K3	Вибрані заходи і реформи автодорожньої інфраструктури	X	X	X	X	X	X	238	205								
K4	Вибрані заходи і реформи автомобільного транспорту	X	X	X	X	X	X	140	120								
K5	Вибрані заходи і реформи морського транспорту	X	X	X	X	X	X	291	226								
K6	Вибрані заходи і реформи аеропортів і авіаційного транспорту	X	X	X	X	X	X	136	66								
K7	Міжгалузеві питання							298	18								
K8	Стратегія сектору і план дій	X	X	X	X	X	X	235	91								
K9	Розвиток і навчання кадрів	X	X	X	X	X	X	180	218								
								2014	1357								



ФОРМА 2.3: Звіт про використані ресурси

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т		Номер проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Стор.: 1/1
Звітний період : лютий 2009 - серпень 2009		Підготовлено: 24/07/09		Консультант ЄК: Корпорейт Солюшенз Лімітед		
Мета проекту: Вдосконалення транспортного сектора шляхом надання допомоги МТЗУ у розробці і реалізації стратегії і плану дій по інтеграції транспортної системи в ТЕМ-Т.						
РЕСУРСИ/ВНЕСКИ	ПЛАН ВСЬОГО	ПЛАН ЗА ПЕРІОД	ФАКТ ЗА ПЕРІОД	ФАКТ ВСЬОГО	ЗАЛИШОК	
ПЕРСОНАЛ						
Керівник групи	560	250	126	256	304	
Ключовий дорожній експерт	540	90	77	108	432	
Ключовий експерт по залізницям	500	95	75	130	370	
Ключовий морський експерт	400	85	72	129	271	
STE – Старший експерт	2,000	405	268	488	1,512	
LTE молодші експерти	2,000	865	542	814	1,186	
STE Молодший експерт	1,500	224	197	197	1,303	
Всього		2,014	1,357	2,122	5,378	
ОБЛАДНАННЯ І МАТЕРІАЛИ						
Всього		--	--	--		
ІНШІ ВНЕСКИ						
Керуючий комітет						
Відрядження поза межі Києва						
Добові		59	20,647	59		
Всього						
ВСЬОГО		2,014	1,357	2,122		



ФОРМА 2.4 Звіт про результати

Назва проекту : Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т		Номер проекту EuropeAid /124964/C/SER/UA	Країна: Україна	Сторінка : 1 / 2
Підготовлено: 12/08/2009		Консультант ЄК : Корпорейт Солюшенз Лтд		
Результати	Відхилення від плану + або - %	Причина відхилення	Коментарі щодо перешкод і припущення	
Звіт про початок проекту	-100%	На початкових зборах 11 вересня було узгоджено відкласти подання звіту до кінця листопада 2008 року. Перший проект звіту був поданий у грудні 2008 року, а коментарі отримані 16 січня 2009 року. На запит ЄК, звіт була змінена структура звіту, і він був знову поданий 23 лютого 2009 р.	Було припущено, що ТЗ проекту можна змінювати, проте 16 січня 2008 року було узгоджено включити зміни в робочий план проекту.	
Опубліковано план негайних дій	-		Коментарі від МТЗУ не отримані у письмовому вигляді, проте проекту повідомили, що за наданими рекомендаціями здійснені заходи	
Стратегічні показники БПС	-		Подані в МТЗУ і розповсюджені в департаментах різних секторів. Отримані коментарі обговорювались на робочій групі з питань БПС. Рекомендації включені в план дій БПС.	
Звіт про хід проекту	10%	Зміна керівника групи у квітні 2009	Попередні проекти звіту були переглянуті на запит МТЗУ	
Підготовлена оцінка транспортних потреб і прогнози транспортного потоку	-		Процес збору даних наразі узгоджений, і база наразі заповнюється інформацією з усіх транспортних секторів	
Визначені необхідні тренінги	-		Дані щодо АНТ зібрані і аналізуються робочою групою з метою складення учбового плану і початку навчання в третьому періоді	
Визначена національна транспортна політика	-		Робочий звіт проекту був підготовлений у другий звітний період (травень 2009), і переглянутий звіт (обговорений з твінінговим проектом) буде виданий до вересня 2009 р.	



Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т.
Другий звіт про хід Проекту

Назва проекту : Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т	Номер проекту EuropeAid /124964/C/SER/UA	Країна: Україна	Сторінка : 1 / 2
Підготовлено: 12/08/2009		Консультант ЄК : Корпорейт Солюшенз Лтд	
Результати	Відхилення від плану + або - %	Причина відхилення	Коментарі щодо перешкод і припущення
Національна транспортна стратегія визначена через формулювання стратегій підсекторів і мультимодальних стратегій.	-		Плани реформ вже визначені різними органами по морському, дорожньому і залізничному сектору, і знаходяться на стадії підготовки по авіаційному сектору. Після визначення загальної політики, їх необхідно буде переглянути на предмет відповідності цій загальній політиці.
Визначені коротко- і довгострокові плани дій щодо інтеграції ТЕМ-Т	-		Цей результат залежить від успішного виконання інших стадій
Складений перелік пріоритетних інвестиційних проектів	-		Слід досягти угод з МТЗУ щодо критеріїв визначення пріоритетних інвестиційних проектів. На варіанти фінансування впливає фінансова криза, а також вони залежать від прийняття транспортної політики, програм реформування сектора і закону про ДПП. База даних наразі заповнюється відомими проектами в транспортному секторі. Проект аналізу за багатьма критеріями буде закінчено у третьому звітному періоді.
Проведені тренінги, навчання і курси			Аналіз АНТ був завершений у другому періоді, і у співпраці з робочою групою і УК МТЗУ, навчання розпочнеться у третьому періоді.



Форма 1.6 План дій на наступний звітний період

Назва проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т			Номер проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA						Країна: Україна		Стор.: 1/1	
Звітний період : 1 серпня 2009 – 1 січня 2010			Підготовлено: 24/07/09						Консультант ЄК: Корпорейт Солюшенз Лімітед			
Мета проекту: Вдосконалення транспортного сектора шляхом надання допомоги МТЗУ у розробці і реалізації стратегії і плану дій по інтеграції транспортної системи в ТЕМ-Т.												
			ГРАФІК						ВНЕСКИ			
			1 серпня 2009 – 31 січня 2010						ПЕРСОНАЛ		ОБЛАДНАННЯ І МАТЕРІАЛИ	ІНШЕ
No	Діяльність		7	8	9	10	11	12	Старш. експерти	Молод. експерти		
1	Політика сектору і управління	Старш	X	X	X	X	X	X	124		Програмне і апаратне забезпечення	Засідання Керуючого комітету
		Молод	X	X	X	X	X	X		134		
2	Залізничний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	155			
		Молод	X	X	X	X	X	X		132		
3	Дорожня інфраструктура	Старш	X	X	X	X	X	X	100			
		Молод	X	X	X	X	X	X		125		
4	Автомобільний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	70			
		Молод	X	X	X	X	X	X		80		
5	Морський транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	119			
		Молод	X	X	X	X	X	X		201		
6	Аеропорти і авіаційний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	100			
		Молод	X	X	с	X	X	X		40		
7	Міжгалузеві питання	Старш	X	X	X	X	X	X	100			
		Молод	X	X	X	X	X	X		130		
8	Стратегія сектору і план дій	Старш	X	X	X	X	X	X	124			
		Молод	X	X	X	X	X	X		80		
9	Розвиток кадрів	Старш	X	X	X	X	X	X	70			
		Молод	X	X	X	X	X	X		119		
ВСЬОГО:									962	1,041		



Відмова

“За зміст цієї публікації відповідає виключно Консультант (Корпорейт Солюшенз Консалтінг Лімітед, Аруп (Великобританія, WSP ітс UK) і NACO (NL) і не відображає погляду Європейського Союзу”.