

Програма Європейського Союзу для України



Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т



Третій звіт про хід реалізації Проекту

Січень 2010 р.



This project is funded by the European Union



Міністерство транспорту та зв'язку України



CORPORATE SOLUTIONS

ARUP



WSP

NACO

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



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	Січень 2009 року		
Звітний період	1 серпня 2009 року – 31 січня 2010 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	КОРОТКИЙ ВИКЛАД ХОДУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ	2
2.1	Керуючий комітет та Робочі групи	2
2.2	Бюджетна підтримка сектору (БПС)	2
2.3	Робочі компоненти	3
2.4	Використання ресурсів.....	5
3	УЗАГАЛЬНЕННЯ СТАНУ ТА ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ, З УТОЧНЕННЯМ НА ПЕРІОД ПРОЕКТУ, ЩО ЗАЛИШИВСЯ.....	6
3.1	Основні етапи та результати на цей момент	6
3.2	Структура діяльності.....	8
4	ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ХІД РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ ЗА ЦЕЙ ЗВІТНИЙ ПЕРІОД.....	8
4.1	Керуючий комітет та Робочі групи	8
4.2	Обмеження і проблеми	9
4.3	РД1: Питання, пов'язані з політикою, нормативно-організаційною базою та фінансуванням інфраструктури	10
4.4	РД2: Залізничний транспорт.....	12
4.5	Компонент 3: Дорожня інфраструктура	15
4.6	Компонент 4: Автомобільний транспорт.....	16
4.7	Компонент 5: Морський та внутрішній водний транспорт.....	17
4.8	Компонент 6: Аеропорти та авіаційний транспорт.....	19
4.9	Компонент 7: Міжгалузеві питання.....	22
4.10	Компонент 8: Секторальна стратегія та план	22
4.11	Компонент 9: Розвиток і навчання кадрів.....	24
5	ЗАХОДИ, ЗАПЛАНОВАНІ НА НАСТУПНИЙ ЗВІТНИЙ ПЕРІОД.....	26
5.1	Загальна інформація	26
5.2	Заплановані матеріали.....	26
6	ЗАХОДИ, ЗАПЛАНОВАНІ НА 4-Й ПЕРІОД	27
6.1	Компонент 1: Транспортна політика	27
6.2	Компонент 2: Залізничний транспорт	27
6.3	Компонент 3: Дорожня інфраструктура	30
6.4	Компонент 4: Автомобільний транспорт.....	30
6.5	Компонент 5: Морський транспорт	31
6.6	Компонент 6: Аеропорти та авіаційний транспорт	32
6.7	Компонент 7: Мультиmodalний транспорт	32
6.8	Компонент 8: Стратегія та План дій.....	33
6.9	Компонент 9: Тренінги та учбові тури	33
7	ДОДАТОК А. ФОРМИ ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ ЄС.....	34
7.1	ФОРМА 2.2. Звіт про хід проекту	34
7.2	ФОРМА 2.3: Звіт про використані ресурси	35
7.3	ФОРМА 2.4 Звіт про результати	36
7.4	ФОРМА 1.6 План дій на наступний звітний період.....	38

ДОДАТКИ

1. Затверджені карти залізничних та автомобільних доріг
2. Стислий виклад всіх Проміжних звітів, наданих на кінець січня 2010 р.
3. Протокол третього засідання Керуючого Комітету від 1 жовтня 2009 р.
4. План тренінгів на третій звітний період



Перелік всіх Проміжних звітів наданих українською та англійською – окремо:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Політика | 1.1 Установи та законодавство |
| | 1.2 Транспортна статистика |
| | 1.3 Інтегрована транспортна політика |
| 2. Залізничний транспорт | 2.1 Швидкісний залізничний транспорт |
| | 2.2а Запровадження конкуренції в залізничному секторі |
| | 2.2в Інтероперабельність залізничного транспорту |
| 3. Дорожня інфраструктури | 3.1 Будівельні стандарти |
| | 3.2 Організація та фінансування дорожньої інфраструктури |
| | 3.3 Безпека дорожнього руху |
| 4. Автомобільний транспорт | 4.1 Ринок автомобільного транспорту |
| 5. Морський транспорт та ВВШ | 5.1 Реформа морської політики та план дій |
| | 5.2 Політика та управління портами |
| 6. Аеропорти та авіаційний транспорт | 6.1 Доступ до ринків |
| | 6.2 Аеропорти |
| | 6.3 Посилення нагляду ДАА за безпекою польотів |
| 7. Міжгалузеві питання | 7.1 Міжгалузеві питання. Мультимодальний транспорт, логістика, прикордонні питання |
| | 7.2 ГАЛІЛЕО ГНСС |
| 8. Стратегія та план дій | 8.1 Стратегія та план дій |
| 9. Навчання та учбові тури | 9.1 та 9.2 об'єднані. Аналіз та оцінка тренінгових потреб |



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
CAT I/II/III	Інструментальна система посадки для посилення безпеки за умовами поганої видимості
КМУ (COM)	Кабінет Міністрів України
ЄСУ (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
ЈАА	Об'єднані авіаційні влади
LWO/UKLL	Код ІКАО та IATA для Львівського міжнародного аеропорту
МПР (MAP)	Мільйонів пасажирів на рік
ММТ/ІМТ	Мультиmodalний/Інтерmodalний 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
ЄСРІ (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 30 січня 2010 €1 = 11.45 Грн



1 Стислий огляд Проекту

Назва проекту:	Підтримка інтеграції України в Транс'європейську транспортну мережу ТЄМ-Т
Номер проекту:	EuropeAid/124964/C/SER/UA
Країна:	Україна
Загальна мета:	<p>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:</p> <p>а) вдосконалене та стабільне управління всією галуззю, включаючи міжгалузеві повноваження та повноваження щодо мультимодальних перевезень;</p> <p>б) інтеграцію в мережу ТЄМ-Т відповідно до Білої книги Європейської Комісії з транспорту;</p> <p>в) гармонізацію з нормами та стандартами ЄС.</p>
Очікувані результати/документи:	<p>Основні заплановані результати/документи за Проектом:</p> <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 ТЄМ-Т;- визначений перелік пріоритетних інвестиційних проектів і варіанти фінансування;- проведене навчання, розвиток компетенцій і координаційні заходи.
Діяльність:	<p>Компонент 1: Транспортна політика, питання регуляторної, інституційної діяльності та фінансування інфраструктури.</p> <p>Компонент 2: Обрані заходи та реформи для залізничної галузі.</p> <p>Компонент 3: Обрані заходи та реформи для автодорожньої інфраструктури.</p> <p>Компонент 4: Обрані заходи та реформи для автомобільного транспорту.</p> <p>Компонент 5: Обрані заходи та реформи для морського і річкового транспорту.</p> <p>Компонент 6: Обрані заходи та реформи для аеропортів і авіаційного транспорту.</p> <p>Компонент 7: Комплексні питання (питання прикордонних переходів).</p> <p>Компонент 8: Стратегія сектору та план дій.</p> <p>Компонент 9: Розвиток кадрів і навчання.</p>



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 Короткий виклад ходу реалізації проекту

Це третій звіт, який охоплює період з 1 серпня 2009 до 31 січня 2010 р., про реалізацію проекту «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі – ТЄМ-Т».

Протягом звітного періоду відбувались регулярні зустрічі групи проекту з Делегацією ЄС, Міністерством транспорту та зв'язку (МТЗ), виконавчими органами, що відповідають за кожний вид транспорту, та міжнародними фінансовими інституціями (МФІ).

Сьогодні в Україні діє 18 проектів за фінансуванням ЄС, включаючи ТРАСЕКА. У вересні 2009 р. Делегація ЄС організувала координаційну зустріч проектів, що фінансуються ЄС. Окрім цього, відбувались регулярні зустрічі групи проекту (часто раз або двічі на тиждень) з представниками кожної окремої галузі транспорту, МТЗ, НДІ автошляхів та Делегацією ЄС щодо визначення показників бюджетної підтримки сектору. Мали також місце окремі зустрічі за секторами, які відбувались за участі Делегації ЄС у галузях морського транспорту та авіації з метою їх повного ознайомлення з поточним ходом проекту.

2.1 Керуючий комітет та Робочі групи

Друге засідання Керуючого комітету відбулося 1 жовтня 2009 р. Третє – з метою ознайомлення членів з новою інформацією щодо реалізації проекту – було заплановане на 17 грудня 2009 р. Його було перенесено на середину лютого 2010 р., щоб дати членам комітету час на вивчення основних положень проміжних звітів, які було підготовлено разом зі Звітом про хід виконання проекту № 3.

За відсутності Міністра транспорту обов'язки Голови Керуючого комітету на жовтневому засіданні виконував пан Г.Легенький. Призначення міністра та заступника міністра транспорту очікується після президентських виборів 7 лютого 2010 р.

2.2 Бюджетна підтримка сектору (БПС)

Протягом Періоду 3 і далі надавалася допомога МТЗ щодо досягнення угоди з представниками кожного транспортного підсектору стосовно показників БПС на наступні чотири роки, яка відповідатиме завданням БПС. На додаток до показників, буде необхідно мати затверджений документ з транспортної стратегії, узгоджений з Кабінетом Міністрів.



Процес БПС залежить від прийняття Кабінетом Міністрів (КМУ) Стратегії розвитку транспорту, підготовленої МТЗ за допомоги проекту ТЄМ-Т та Твіннігового проекту «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні».

Мета стратегічного документу залишається двоплановою:

- i) виконати вимогу для реалізації фінансової підтримки (БПС) шляхом допомоги у підготовці загальної узгодженої транспортної стратегії та
- ii) запропонувати механізм для проекту ТЄМ-Т стосовно розробки планів для окремих підсекторів, як визначено у ТЗ, за яким план кожного підсектору поєднає всі сектори в загальному узгодженому плані

У листопаді 2009 р. МТЗ направила свій остаточний проект стратегічного документу іншим міністерствам та відповідальним особам з метою отримання їхніх коментарів. Прохання про надання коментарів щодо змісту документу було направлено і проекту ТЄМ-Т, так щоб після збирання всіх коментарів можна було досягти згоди стосовно поправок, які треба буде зробити в тексті, до остаточного перекладу англійською мовою (проектом ТЄМ-Т) для відправлення до Брюсселю. На кінець січня 2010 р. деякі коментарі було отримано, а остаточний документ, як очікується, буде підготовлено МТЗ у лютому 2010 р.

2.3 Робочі компоненти

Реалізація всіх 9 робочих компонентів відбувається з позитивним поступом. Проект отримує все більшу підтримку з боку виконавчих осіб транспортних підсекторів та МТЗ під час регулярних щотижневих зустрічей між МТЗ та групою проекту.

Розвиток автодорожньої/ залізничної інфраструктури - Продовжується збирання даних Укравтодору, а обговорення з членами робочої групи допомогли краще зрозуміти основні питання.

Мапа мережі автошляхів, яка поєднує основні дороги в Україні з європейською мережею ТЄМ-Т, яку запропоновано у проекті, була затверджена Укравтодором. Окрім цього, було досягнуто угоди про залізничну мапу, яка визначає основні напрямлення в Україні, що будуть сполучатися з європейською мережею ТЄМ-Т. Ці мапи, представлені у Додатку 1, будуть використовуватися для визначення механізму аналізу обсягів пасажирів і вантажів та прогнозування перевезень на підтримку інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі.

Всі звіти за робочими компонентами, які підготовлено на цей момент, обговорено у деталях з Робочими групами та/або старшими відповідальними особами підсекторів та іншими зацікавленими учасниками. В результаті було підготовлено проміжні звіти, які подаються паралельно до цього Звіту про хід виконання проекту. Основні положення цих звітів включено до Додатку 2.

Проміжні звіти підготовлено на основі численних попередніх проектів, обговорень та переписки з основними зацікавленими учасниками, вони представляють збалансовану точку зору з предметів обговорення і будуть основою для вироблення рекомендацій та формулювання стратегій під час наступних звітних періодів.

Ці проміжні звіти забезпечать також основу для навчальних «посібників», які включатимуть основні питання тренінгів на 2010 р.

Авіація – робота з питань авіації координується з Твінніговою Програмою з авіатранспорту, а також нещодавно започаткованою програмою ТРАСЕКА з контролю за авіап перевезеннями «Техніка безпеки та безпека перевезень на авіатранспорті», а постійні контакти, які підтримуються між двома проектами, гарантують уникнення дублювання зусиль.

Авіаційний компонент ТЄМ-Т завершив оцінку 4 з 7 основних аеропортів в Україні, визначивши суттєву економію коштів за запланованими інвестиціями, у разі реалізації рекомендацій, зроблених у рамках проекту. Ця робота ґрунтувалася на попередній роботі, виконаній іншими консультантами, і подала свої коментарі щодо цього.



Враховуючи конфіденційну природу діяльності аеропортів, безпеки аеропортів та політики Єдиного Європейського Неба (SES), Державна авіаційна адміністрація (ДАА) звернулася з проханням про обмеження розповсюдження звітів, підготовлених проектом ТЕМ-Т стосовно авіаційного підсектору, поза ДАА без її окремого дозволу. Проект отримав листа від ДАА, який підтверджує її задоволення підтримкою, яку вона отримала від проекту ТЕМ-Т.

Залізничний транспорт – залізнична група відвідала низку засідань в МТЗ та Укрзалізниці (УЗ), щоб запропонувати вихідні питання для обговорення стосовно запропонованої реструктуризації залізниці, регулювання її діяльності, інвестування в залізничний сектор та відкриття залізничної мережі для приватних перевізників відповідно до рекомендації ЄС.

Питання реструктуризації залізниці довелося відкласти до прийняття Постанови про Державну програму реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 рр. Цю Постанову було затверджено Кабінетом Міністрів 16 грудня 2009 р. і вона чекає на остаточне схвалення Верховною Радою. Постанова пройшла через численні обговорення, ймовірно, і далі її впровадження буде затримуватися, що є поза впливом проекту. На противагу цьому робота залізничної групи була зосереджена на формулюванні принципів реорганізації та наданні практичної допомоги УЗ та МТЗ. Група проекту переконана, що із завершенням процесу виборів та затвердженням політики реформування залізничної галузі Укрзалізниця розпочне детальну роботу над планом реструктуризації, даючи можливість групі проекту, відповідно, запропонувати їй ще більшу підтримку.

Морський та річковий транспорт – у секторі морського транспорту відносно висока плинність кадрів у рамках сектору спричинила певні затримки, а труднощі із збиранням даних продовжують перешкоджати ефективному поступові дій у відповідності до запланованого графіку.

Краща співпраця з Департаментом морського транспорту МТЗ, про що йшлося у Звіті про хід виконання проекту 2, не дала практичних позитивних результатів з точки зору кращого доступу до інформації або полегшення спілкування та контактів з іншими учасниками у секторі морського транспорту. Проект звіту з пропозицією «Стратегії для галузі морського та річкового транспорту», який було подано у червні 2009 р., залишався поза коментарями до листопада 2009 р., незважаючи на постійні нагадування. Однак після зустрічі з заступником директора нещодавно створеної Адміністрації морського та річкового транспорту (а також Начальником інспекції з безпеки судноплавства України) ми сподіваємося на значне покращення співпраці.

Незважаючи на початкові перешкоди, група проекту продовжувала розвивати свої власні тісні контакти з галузевими спеціалістами, як у державному, так і приватному секторі, що дало можливість групі мати дані з перших рук та отримувати інформацію про щоденну ситуацію у галузі морського та річкового транспорту. Це стало запорукою просування вперед у морському компоненті проекту.

Завершено роботу з визначення сценаріїв планування розвитку для морської галузі та оцінки прогнозів перевезень, підготовлених ТЕО українських портів, яке фінансувалося ЄС. Висновки представлено у Робочому документу 5.1, який складає частину Документу з «Реформування морської політики та програми дій». Розпочато також роботу над включенням висновків стосовно запропонованого проектом реформування запропонованої раніше політики морського транспорту. Обговорюється ідея «портів-землевласників» та «портових кластерів».

Всі ці питання будуть включені до комплексного Плану управління портами (буде підготовлено як проміжний звіт 5.2), подання якого заплановано у лютому 2010 р., з місячним відставанням від початкового плану.

Автомобільний транспорт – протягом цього періоду робоча група з автомобільного транспорту зустрічалася тричі. На додаток до дій та рекомендацій, поданих у проміжному звіті 4.1, триває обговорення з членами групами та групою проекту окремих питань, пов'язаних з підготовкою та законодавством.

Міжгалузеві теми – проміжний звіт 7.1, який охоплює всі міжгалузеві питання, вже пройшов загальне читання і отримав схвальні відгуки від усіх одержувачів, оскільки він пропонує комплексне бачення складного питання, яке раніше не знаходило відповідного розуміння в Україні. Розділ перетину кордонів буде завершено на початку 2010 р., причому відбудуться



візди на основні пункти перетину для підтвердження існуючого стану та планів щодо покращення.

Інвестиції в інфраструктуру – У рамках робочих пакетів 1 і 8 було укладено базу даних з переліку 235 транспортних інвестиційних проектів, названих МТЗ, разом з багатьма іншими проектами, представленими транспортними підсекторами, залишивши на пізніше їх оцінку та визначення пріоритетів. У своєму існуючому вигляді окремі проекти не містять достатню інформації для їх повної оцінки, а деякі, на думку МТЗ, занадто невизначені для того, щоб бути предметом подальшої оцінки.

Зрозуміло також, що багато проектів не пройшли попереднього аналізу на ТЕО. Зараз досягнуто згоди про необхідність формування у транспортному секторі навичок виконання такого попереднього техніко-економічного обґрунтування, і погоджено реалізацію у березні 2010 р. пілотної навчальної програми для інвестиційної групи МТЗ та інших вибраних працівників, яку початково проект пропонував на листопад 2009 р. Це навчання триватиме протягом всього проекту.

До бази даних буде додано інші проекти, спрямовані на спрощення торговельних потоків, коли їх буде визначено проектом, а також чотири стратегічні транспортні проекти, визначені у заключній частині Постанови Кабінету Міністрів «Про інвестиційні проекти стратегічного значення для економічного розвитку країни» (№ 1432-р, від 7 жовтня 2009 та передані урядові України 23 грудня 2009).

Навчання – у червні 2009 р. було завершено аналіз потреб у навчанні (АПН) та складено матрицю як основу для формулювання та впровадження навчальної програми. Хоча план було узгоджено з кадровим управлінням МТЗ, подальших дій не відбулося через зміни у вищому складі працівників МТЗ. Нові критерії та переглянута навчальна програма були остаточно сформульовані головним чином на основі результатів АПН, але з включенням додаткових елементів. Ця навчальна програма додається як додаток 4. Проект вже проводить практичне навчання без відриву від виробництва під час засідань робочих груп, на семінарах та конференціях ДАА, та на регулярних зустрічах з залученими сторонами, починаючи з червня 2009 р.

Вебсайт ТЕМ-Т (www.ten-t.org.ua) зараз знаходиться у повністю робочому стані і включає вебсайт проекту ЄС «Приєднання та впровадження Україною міжнародних угод та конвенцій у сфері транспорту». Він регулярно оновлюється затвердженими документами та звітами ТЕМ-Т та інших пов'язаних проектів, які фінансуються ЄС.

Узагальнюючи, можна сказати, що хоча протягом третього звітнього періоду було досягнуто позитивного руху вперед, все ще треба чимало зробити для виконання всіх завдань проекту за той час, що залишився. Ймовірно, проект не зможе використати свої ресурси, які лишилися, до 31 грудня 2010 р., якщо не будуть зняті певні обмеження на встановлення тіснішої співпраці (наприклад, у залізничній та морській галузях). Поступ залежить також від остаточного формулювання Транспортної стратегії та організаційних змін в МТЗ після виборів президента та призначення нового міністра транспорту.

2.4 Використання ресурсів

Протягом цього періоду було заплановано використати 2 003 людино/днів, з яких було фактично використано 1620, що становить використання на 81%. 19% відхилення головним чином виникло внаслідок відсутності у проекту можливості повної співпраці з Укрзалізницею до прийняття закону про залізничний транспорт.

Проект має залишок у 3838 людино/днів, які повинні бути використані за 11 місяців проекту, які лишилися до 31 грудня 2010 р. При існуючому рівні використання передбачається, що на кінець проекту ще залишатимуться певні кадрові ресурси.



3 Узагальнення стану та планування проекту, з уточненням на період проекту, що залишився

3.1 Основні етапи та результати на цей момент

Розробка сценаріїв планування для транспортного сектору

Сценарії планування важливі для стратегічного планування та прогнозування руху і даватимуть підвалини для визначення пріоритетності інвестиційних проектів. Існуюча сьогодні політична та економічна невизначеність робить цю мету ще більш значущою та складною в досягненні.

Розглядаються чотири широкі сценарії як основа планування для сектору, що включають: 1) процес приєднання до ЄС; 2) стосунки з Росією; 3) світову економіку; 4) українську економіку. Наступним кроком буде формулювання низки припущень для кожного сценарію як основи для прогнозування перевезень, з використанням первинної бази даних перевезень, яка зараз заповнюється.

Остаточне формулювання сценаріїв планування обумовлено затвердженням документу з транспортної стратегії та отриманням і складанням необхідних історичних даних про перевезення, які будуть класифікуватися за видом транспорту, товару, відправлення та призначенням. Всі ці елементи виявляються доволі повільними і їх виконання відбирає чимало часу під час проекту, однак сподіваємося, що з огляду на розробку проекту стратегічного документу у листопаді 2009 р. та його очікуваного затвердження на початку 2010 р., ресурси МТЗ зможуть переключитися на планування сценаріїв та збирання даних.

Попит на перевезення та підготовка прогнозів руху

Прогнози руху необхідні як вихідні дані для оцінки відповідності та обґрунтованості запропонованих інвестиційних проектів, і їх виконання було заплановано на 18-ий місяць.

Цей процес, можливо, затримається, враховуючи повільне, як виявляється, збирання даних. Дані щодо обсягів вантажних і пасажирських перевезень за основними напрямками було отримано у грудні 2009 р. Деякі дані щодо автомобільних вантажних перевезень було отримано, однак запит включав більше показників, які обіцяли надати протягом наступного періоду.

Окрім цього, дані для розробки прогнозів перевезень збираються з наявних джерел, а процес збирання постійно обговорюється на зустрічах робочих груп для узгодження методу збирання, документування та використання даних перевезень з метою забезпечення сталих результатів.

Певні прояви відновлення глобальної економіки за останні місяці також допоможуть спрогнозувати перевезення в Україні з більшим рівнем впевненості та надійності. База даних, на якій буде будуватися прогноз, зараз існує в пілотній формі для демонстрації її можливостей в якості інструменту управління для МТЗ.

Потреби навчання

Завершено Аналіз потреб навчання (АПН), проведений протягом першого звітного періоду, та представлено результати. Він надав базу для визначення потреб МТЗ у навчанні на найближчу перспективу, а також створення основи для вироблення стратегії навчання на довгий час. Обсяг АПН було розширено, щоб дати МТЗ можливість отримати кращу картину потреб навчання для всієї транспортної галузі, і ця діяльність знайшла підтримку у Міністра транспорту.

Хоча висновки АПН було спочатку використано для подальшого обговорення з Управлінням кадрів МТЗ для визначення та узгодження поданого проекту плану навчання, подальший рух вперед опинився в залежності в змін у вищій ланці працівників МТЗ. Фактично це призвело до певного дублювання програми навчання Твінніговим проектом «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні».



Зараз відбувається певна переорієнтація плану, щоб забезпечити зосередження навчання на конкретних потребах МТЗ та практичних питаннях. Графік навчання до грудня 2010 р. подається як Додаток 4.

Визначення національної транспортної стратегії

При підтримці ТЄМ-Т та Твіннігового проекту «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні» підготовлено низку проектів «Стратегії». Кінцеву редакцію у листопаді 2009 р. було направлено МТЗ іншим залученим сторонам для коментарів до затвердження, і деякі відповіді вже отримано. Як тільки буде отримано і проаналізовано всі коментарі, МТЗ подасть остаточно визначений варіант. Проект і далі буде сприяти цьому процесові та передбачає необхідність подання кінцевої узгодженої редакції англійською мовою до Брюсселю.

Показники бюджетної підтримки сектору (БПС)

Делегація ЄС подала прохання про виконання цього додаткового завдання, яке тісно пов'язане з завершенням формулювання Національної транспортної стратегії, так щоб Україна могла скористатися з фінансової допомоги протягом наступних 4 років. Вимога полягає в необхідності погодження кожного підсектору на низку показників, які будуть використовуватися для оцінки просування у напрямку удосконалення транспортної системи в Україні, відображаючи цілі, які повинні бути досягнуті.

Тому необхідно, щоб кожний підсектор узгодив конкретні цілі, яких можна досягнути, в такий спосіб, який прийнятний для отримання фінансування від ЄС.

Безумовно, це складна задача і вимагає багато часу від усіх учасників. Узгоджений перелік вже близький до завершення і незабаром буде остаточно сформульований і відправлений до Брюсселю разом з документом про національну транспортну стратегію.

Визначення стратегій транспортного сектору та підсекторів

Проект ТЄМ-Т продовжує працювати з існуючими стратегічними планами підсекторів та подавати рекомендації стосовно змін через робочі групи. Останні за часом дії пов'язані з проектом стратегії та політики для морського транспорту, який підготовлено ТЄМ-Т, на який було подано коментарі робочою групою і який буде представлено як проміжний звіт протягом періоду 4. Проект і далі працює з робочими групами щодо розробки інших стратегій і підтримкою для цієї роботи стане очікуване затвердження Кабінетом Міністрів документу з транспортної стратегії.

Стратегія більш детально визначить кроки, необхідні для реалізації політики та отримання очікуваних результатів. Важливим моментом, на який має звернути увагу МТЗ, є гарантія наявності достатнього потенціалу для координації та нагляду за впровадженням різних програм реформування.

Організаційний потенціал МТЗ вимагатиме значного зміцнення, ймовірно, є потреба у певній реорганізації. Ці питання будуть опрацьовані у проміжному звіті 1.1, який повинен подаватися у лютому 2010 р. Проект ТЄМ-Т і далі тісно співпрацюватиме з Програмою твіннігової політики з питань підвищення кваліфікації кадрів.

Коротко- і довготермінові плани для інтеграції ТЄМ-Т

Плани дій націлені на забезпечення «дорожньої мапи» для інтеграції ТЄМ-Т, визначаючи кроки, необхідні у найближчій та подальшій перспективі. *МТЗ повинно буде також запровадити процеси для забезпечення регулярного перегляду та корегування планів, і це має відбуватися у безпосередній координації з Твіннінг Проектом.*



Цей процес планування дій на найближчу та подальшу перспективу активно розвивається в секторах авіації та морського транспорту, а протягом наступних звітних періодів буде розвиватися і в усіх секторах.

Окрім цього, буде уточнено попередній аналіз прогалин, виконаний нещодавно завершеним проектом «Приєднання та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у сфері транспорту», щоб висвітлити кроки, необхідні для заповнення цих прогалин між законодавством України та ЄС у транспортному секторі. Ця робота буде також узгоджуватися з роботою UPLAC для уникнення дублювання.

МТЗ повинно буде також запровадити процеси для забезпечення регулярного перегляду та корегування планів, і це має відбуватися у безпосередній координації з Твіннінг Проектом «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні».

Перелік пріоритетних інвестиційних проектів та фінансових варіантів

На сьогодні є загальна схема програми для оцінки та класифікації інвестиційних проектів як основа для відбору переліку пріоритетних інвестицій на підставі аналізу багатьох критеріїв. Як очікується, МТЗ відіграє важливу роль у визначенні та узгодженні критеріїв, які будуть використовуватися для пріоритизації проектів.

Розроблено механізм роботи управлінського «інструменту», який зараз заповнюється матеріалами проектів, так щоб була інформація про деталі кожного проекту. Зараз процес оцінки в МТЗ не є достатнім для створення умов для повної оцінки проектів, і група проекту вивчатиме це питання під час тренінгів періоду 4.

МТЗ матиме у своєму розпорядженні цей управлінський інструмент, і працівники міністерства пройдуть навчання для його використання з метою відбору пріоритетних інвестицій на основі низки факторів, зокрема : а) задоволення майбутніх потреб української транспортної мережі в ефективній транспортній інфраструктурі та б) спрощення інтеграції української транспортної мережі у мережі Європейського Союзу. Хоча ці завдання подібні, час та акценти можуть вимагати створення не одного комплексу критеріїв. МТЗ і Керуючий комітет відіграватимуть визначальну роль у відпрацюванні та узгодженні критеріїв для визначення пріоритетності з подальшим поданням рекомендацій щодо проектів.

3.2 Структура діяльності

Механізм планування проекту залишається принципово тим самим, що й описаний детально у всіх попередніх звітах, за винятком незначних змін та поєднань, зазначених у розділі цього звіту з питань подальшого планування.

4 Детальна інформація про хід реалізації проекту за цей звітний період

Поточний звітний період охоплює час з 1 серпня 2009 р. до 31 січня 2010 р. У розділах 4.3 – 4.11 подано детальну інформацію щодо кожного робочого пакету.

4.1 Керуючий комітет та Робочі групи

Керуючий комітет (КК) провів своє друге засідання 1 жовтня 2009 р. Результати засідання представлено у протоколі, який додається у Додатку 3. Відповідно до нього, а) затверджено роботу проекту в цілому відповідно до інформації у Звіті про хід виконання проекту 2, який було затверджено 11 вересня 2009; б) погоджено план роботи на вересень – грудень 2009 р., але узгоджено також, що члени Керівного комітету повинні остаточно відредагувати навчальну програму, щоб бути впевненими у проведенні практичних тренінг-семінарів в країнах ЄС з



відповідних тем; в) забезпечити затвердження Укрзалізницею та Укравтодором запропонованих основних напрямків на залізничній та автомобільній мапах для подання на наступне засідання Керівного комітету; г) зміцнити співпрацю з МТЗ щодо розробки показників БПС; та д) затвердити навчальну програму до лютого 2010 р., враховуючи потребу у практичній програмі та уникаючи дублювання з програмою Твіннінгу.

Члени Керуючого комітету відзначили також, що в Україні діє заборона на запит даних, які не передбачені існуючими державними статистичними звітами підприємств, і порадили групі проекту враховувати це у своїй подальшій роботі.

Третє засідання КК планувалося на 17 грудня 2009, однак було перенесено на середину лютого 2010 р., щоб члени комітету мали можливість прочитати та обговорити основні положення проміжних звітів, доданих до Звіту про хід виконання проекту 3.

4.2 Обмеження і проблеми

За цей період використання кадрових ресурсів склало 81% від запланованого. Головним чином це сталося через відсутність контакту з Укрзалізницею, який відкладався з причини політично проблемного результату виборів та рішення про впровадження Постанови про реструктуризацію залізничної галузі. Зараз проект виконується відповідно до загального плану проекту ТЕМ-Т, який зазначено у ТЗ, за винятком запланованої роботи у залізничному секторі.

У Періоді 3 ми доповідали про проблеми з доступом до осіб та інформації, однак зараз у цьому питанні настало полегшення, особливо в авіаційному секторі та секторі автодорожньої інфраструктури, хоча деякі залучені сторони з державного сектору все ще не виявляють особливого бажання брати повноцінну участь у проекті (зокрема, мова йде про залізницю і, меншою мірою зараз, про морський транспорт) із наданням такого рівня детальної інформації, яка необхідна для того, щоб проект міг принести Україні ту користь, яку він може принести. Формальне пояснення цьому було подано під час другого засідання Керуючого комітету: «в Україні діє заборона на запит даних, які не передбачені існуючими державними статистичними звітами підприємств, і групі проекту треба враховувати це у своїй подальшій роботі.»

У деяких випадках статистика не забезпечує рівень даних, необхідних для планування, і якщо ситуація не виправиться, це залишатиметься постійною проблемою для успішного завершення цього та майбутніх проектів технічної допомоги та розробки комплексної стратегії для підсекторів на користь Україні.

Для зменшення цієї проблеми група проекту підписала низку угод про конфіденційність з ДАА та одну угоду про конфіденційність з Укравтодором, щоб зменшити їхні побоювання стосовно надання групі проекту інформації, яку вони вважають конфіденційною.

Це рішення полегшило нашу роботу, однак може в майбутньому ускладнити розповсюдження інформації у межах України, оскільки інформація, яку ми маємо зараз, вважається конфіденційною у контексті окремих транспортних підсекторів і зводить нанівець завдання координації всіх видів транспорту для отримання найбільш економічно ефективного рішення на користь Україні.

Зрозуміло, що не існує стандартного механізму для систематичного збирання інформації про транспортну систему та надання її у розпорядження групі проекту без окремих домовленостей.

Суворі економічна криза та її вплив на українську економіку переорієнтували увагу вищого керівництва на вирішення її безпосередніх наслідків для транспортної галузі. Раптова відставка міністра транспорту та його заступника у червні 2009 р. полишила прогалину на рівні прийняття стратегічних рішень, а також внесла невизначеність на управлінському рівні. Призначення виконуючого обов'язки міністра не вирішило ці проблеми.

Працівники Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку МТЗ і надалі надають багато підтримки, але вони також перевантажені додатковими обов'язками, при тому, що ресурси, які є у розпорядженні департаменту, обмежені. Це може стати на заваді подальшому розвитку всіх компонентів проекту, і це залишається вирішальним фактором для його сталого поступу, хоча на це і не звертається достатньо уваги.



У 2008 р. в МТЗ була також висока плинність кадрів (відповідно до звітів, на рівні 50%), і зрозуміло, що добре підготовлений персонал мав кращі можливості отримати роботу з вищою платнею у приватному секторі, який активно працював у той час, окрім цього, спрацював «ефект хвилі» після призначення нового міністра транспорту того року, після чого змінилося багато посад. У 2009 р. плинність кадрів, відповідно до звітів, була нижчою на 5%, оскільки приватні підприємства пропонували менше можливостей для краще оплачуваної роботи, і хоча міністр і заступник міністра пішли з своїх постів, їх так і не було офіційно замінено. Враховуючи затримку із призначенням нового міністра транспорту і повільне покращення стану приватного сектору, можна очікувати високої плинності кадрів і в 2010 р. Це впливатиме на навчання, яке, ми сподіваємося, буде корисним.

Як повідомлялося раніше, існує визнана потреба у підвищенні загальноосвітнього та професійного рівня працівників МТЗ, і запланована програма навчання ТЕМ-Т може лише частково вирішити це питання.

Проект надав також значну допомогу всім транспортним підсекторам, сприяючи їм у визначенні індикаторів Бюджетної підтримки для сектору (БПС). Хоча ця діяльність не була заплановано в ТЗ з самого початку, вона допомогла зосередити увагу транспортних підсекторів та міністерства транспорту на необхідності змін у законодавстві та просуванні вперед у впровадженні узгодженого законодавства.

Завдання з надання допомоги у визначенні індикаторів БПС забрало цінний час від інших основних дій проекту, які мали виконуватися протягом цього періоду, але передбачається, що незабаром цю роботу буде завершено, за умови, що всі підсектори зможуть досягти достатніх домовленостей з ЄС щодо прийнятих індикаторів.

4.3 РД1: Питання, пов'язані з політикою, нормативно-організаційною базою та фінансуванням інфраструктури

Цей робочий пакет і далі активно співпрацює з Твінніговим проектом «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні», який спрямований на надання МТЗ допомоги із підготовкою документу з транспортної стратегії, підтримку у розробці індикаторів БПС та зміцнення його кадрового потенціалу у виробленні політики та стратегічному плануванні.

Етап 1: Транспортна стратегія та бюджетна підтримка сектору (БПС)

У ТЗ було зазначено відсутність чіткої політики (а відповідно і чіткої стратегії) як ризик, який загрожує результатам проекту, і потенційна перешкода для ефективного запровадження допомоги БПС.

За цей період проект забезпечив надання подальших консультацій та підтримки МТЗ, результатом чого став узгоджений проект звіту, який було подано МТЗ у листопаді 2009 на розгляд всім іншим зацікавленим міністерствам і який можна назвати Стратегічним документом.

Було отримано відповіді, і незабаром очікується отримання остаточного стратегічного документу, затвердженого Кабінетом міністрів, який буде перекладено групою проекту англійською мовою.

Щодо роботи над індикаторами Бюджетної підтримки для сектору, триває укладання угод з кожним підсектором стосовно поступу у реалізації узгоджених параметрів зміни протягом наступних 4 років. Ідея БПС важко знаходиться розуміння у деяких під секторах, однак усвідомлення фінансової підтримки, яка буде надана, як тільки буде визначено узгоджені індикатори, є привабливим стимулом для них, і більшість підсекторів погодили переліки критеріїв.



Етап 2: Зміцнення керівництва транспортною галуззю

Протягом третього періоду в Україні діяло приблизно 18 проектів фінансування ЄС, пов'язаних з транспортом, зокрема ТРАСЕКА, які вимагали координації для зведення до мінімуму їхнього перекривання та забезпечення логічності консультацій, які надаються МТЗ. Проект ТЕМ-Т і далі тісно співпрацює з пов'язаними проектами фінансування ЄС і досягає такого рівня координації, на яку він здатний, без зменшення або передачі своїх функцій, хоча існує потреба у зосередженні на певній діяльності і в самому МТЗ.

У рамках процесу БПС та під час процесу розробки стратегічного документу було подано рекомендації стосовно створення у межах МТЗ відділу транспортного планування (ВТП), загалом спочатку без виділення окремих коштів за рахунок вибору існуючих працівників. Зараз ця ідея перебуває лише на початковому етапі розробки: мова йде про таку групу з максимум 7 осіб, яка була б в стані серйозно впливати на зміни у галузях; керувати процесом відбору пріоритетних проектів, який розробляється проектом; консультувала Міністра транспорту на основі зібраної та класифікованої бази даних, яка також розробляється проектом; та координувала роботу різних міністерств, залучених до перевезень. Детальна оцінка цього питання буде виконана під час розробки Проміжного звіту 1.1, який зараз знаходиться на етапі підготовки.

Відбулися зустрічі з новим головою юридичного управління для визначення їхніх планів на 2010 та роботи, яку було завершено у 2009 р для закриття прогалин між європейським та українським законодавством. Проект та EUPLAC вивчають виконаний аналіз прогалин 2009 р. та розроблений план дій.

Етап 3: Зміцнення стратегічного планування та управління інформацією

За цей період було досягнуто прогресу у формуванні структури моделі Ексел, розробленої для накопичення даних для аналізу і оцінки існуючих потоків руху, де є така можливість. Визначено розташування вузлів та їх асоціативних зв'язків, а потік між ними формується за допомогою всіх місцевих експертів. Більш детально це описано у проміжному звіті 8.1, основні положення якого додаються до цього звіту.

Окрім цього, база даних і далі поповнюється даними існуючих проектів, якщо такі є у розпорядженні. Зараз МТЗ визначило 235 транспортних проектів, і зрозуміло, що Укравтодор, Укрзалізниця та органи морського та річкового транспорту мають додаткові пропозиції стосовно проектів. Далі, зрозуміло, що додаткові 366 проектів визначено Кабінетом міністрів, за сприяння Національної агенції з іноземних інвестицій та розвитку, з яких 55 розташовано у Києві, 30 в Одесі, і які охоплюють багато секторів, від туризму до комунального господарства. Всі проекти, пов'язані з транспортом, буде пізніше зібрано в єдину базу даних на основі багатокритеріального аналізу.

Бази даних проекту вимагають точних даних, для чого потрібна активна участь працівників МТЗ та підсекторів у збиранні цих даних.

Заплановано також провести порівняльний аналіз відповідності транспортної статистики, яка збирається в Україні, даним ЄВРОСТАТ. Було проведено зустрічі з представником Державного комітету статистики і підготовлено схематичний аналіз прогалин для визначення найкращих шляхів ліквідації прогалини між українською системою та ЄВРОСТАТ. Деталі буде представлено у проміжному звіті 1.2 у лютому 2010 р.

Триває обговорення з Укрдїпродором (який є підрядниками Укравтодору) стосовно ініціатив поєднання збирання даних та потреб прогнозування в Україні з використанням систем GIS типу MapInfo та ArcView. MapInfo – це програма картографування та географічного аналізу, яка широко використовується в регіоні і підтримується такими ініціативами, як ТРАСЕКА.

Це включатиме дані про автодороги, залізницю, а також таку інформацію про ВВП та соціально-економічний стан, що дасть можливість на останньому етапі підключити положення про комбінований транспорт та інтермодальні перевезення. Зараз є декілька відкритих варіантів для оцінки і незабаром буде прийнято рішення про найефективніший.



Етап 4: Забезпечення фінансових механізмів для розвитку технічного обслуговування та управління інфраструктурою

На робочій групі з автомобільного транспорту для подальшого обговорення протягом періоду у червні 2009 р., разом з технічною запискою, було подано робочий документ про фінансування автошляхів. Міністерство економіки також звернулося до проекту з проханням про надання інформації стосовно створення відділу ДПП, який міг би координувати діяльність підсектору із залученням цього потенційного джерела фінансування, і хоча допомогу було надано, подальших дій з іншого боку не відбулося.

Детальніша інформація про виконану на цей час роботу представлена у проміжному звіті 3.2.

4.4 РД2: Залізничний транспорт

Якщо узагальнити, то пріоритети залізничної групи на основі ТЗ можна визначити наступним чином, хоча при цьому вони залежать від активнішої співпраці з Укрзалізницею:

1. виступити каталізатором для сприяння прийняттю рішень стосовно майбутнього «бачення» залізничних реформ, визначаючи конкретні завдання, час та етапи для їх впровадження;
2. надати допомогу Укрзалізниці в розмежуванні її облікових систем для полегшення фінансового звітування за сегментами (напр., вантажні перевезення, інфраструктура та пасажирські перевезення) відповідно до вимог Міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ);
3. взяти участь у підготовці планів відділення залізничної інфраструктури (колія та сигналізація) від перевезень для вироблення пропозиції стосовно надання приватним операторам доступу до інфраструктури з метою заохочення приватного фінансування транспортних послуг
4. допомогти МТЗ у розмежуванні функцій державного регулювання та комерційної діяльності залізниць. Це має вирішальне значення, якщо приватні перевізники повинні отримати дозвіл використовувати інфраструктуру на засадах справедливості та прозорості.

Вищезазначені вимоги відповідають положенням кредитної угоди, укладеної між ЄБРР та Укрзалізницею і, вірогідно, є умовами для будь-яких подальших інвестицій у залізницю з боку міжнародних фінансових інституцій (МФІ).

Протягом періоду 3 було докладено значних зусиль для розвитку встановлених раніше контактів в МТЗ та Укрзалізниці для забезпечення просування вперед із загальних задач. Було призначено додаткового міжнародного залізничного експерта і зараз він надає допомогу у процесі реформування, тоді як місцеві експерти продовжують виконувати аналіз поточних результатів діяльності залізниці.

Поступ був повільним, особливо через затримку із прийняттям Постанови про Державну програму залізничного транспорту, і це стало на заваді розробці стратегії реструктуризації. Цим можна також пояснити небажання частини працівників МТЗ та Укрзалізниці вести детальні обговорення з експертами проекту до офіційного прийняття комплексної стратегії.

Постанова КМУ була затверджена 16 грудня 2009 р. і зараз йде планування її виконання. Ми передбачаємо, що рух вперед розпочнеться у лютому 2010 р. після президентських виборів та призначення міністра транспорту.

Етап 1: Розробка сценаріїв розвитку

Основний компонент процесу визначення майбутньої стратегії для залізниці – зрозуміти контекст її функціонування, зокрема її відносну ринкову частку, фінансові показники та основні сильні та слабкі сторони. Частково цей процес відбувається із використанням моделі інтермодального транспорту для вивчення можливого впливу деяких реформ, які зараз



пропонуються. Модель, яка розробляється Проектом, буде розглядати можливі сценарії розвитку для України (демографія, регіональний економічний розвиток, розвиток промисловості та послуг) та дасть прогнози перевезень.

Підтримку цього процесу забезпечують дані, які залізнична група отримує від Укрзалізниці, МТЗ та інших джерел, а саме основна первинна інформація про перевезення з точки зору даних пасажирських квитків (пари відправлення – направлення), дані вантажних перевезень та процент пропускну здатності напрямків, які зараз задіяні.

Отримані дані від Укрзалізниці є якісними, однак для продовження побудови моделі необхідно більше деталей. Зараз ми додаємо до історичних даних такі дані про поточні перевезення, що відображають вплив зниження загальних обсягів пасажирських та вантажних перевезень.

Ми також складаємо системну мапу, яка показуватиме основні напрямки та моделі руху, а також інформацію про мережу, зокрема електрифікацію, коридори з вищими швидкостями та вантажні коридори. Вона дасть можливість продемонструвати зони, де буде отримано найбільше вигоди від європейської інтеграції, та узгодження з коридорами ТЕМ-Т.

Залізничні експерти і далі зустрічаються з представниками галузі, зокрема вантажними експедиторами, що беруть участь у розвитку інтермодальних перевезень. Вони мали зустрічі у Науково-дослідному центрі залізничних досліджень, який розробив прогнози пасажирських та вантажних перевезень за ділянками ліній та визначив деякі вузькі місця. Мали місце також зустрічі з Директором центру для обміну результатами та обговорення висновків, зроблених з аналізу даних.

Група проекту зустрічалася також з представниками DG TREN для розуміння можливого розвитку мережі ТЕМ-Т та її поєднання з сусідніми країнами. Інтеграція України в мережу ТЕМ-Т запланована через розвиток Центральної осі, яка з'єднає транс'європейські коридори III, V та українську залізничну мережу (яку визначено погодженою залізничною мапою).

Група проекту вважає, що прогрес, досягнутий робочою групою Центральної осі, доповнює роботу проекту.

Етап 2 Стратегія європейської інтеграції

Експлуатаційна сумісність є основним компонентом стратегії ЄС для забезпечення безперешкодного перевезення від місця відправлення до місця призначення та відкриття ринків для конкуренції, забезпечуючи вільний доступ для нових учасників без потреби в спеціальному обладнанні або практичних методах роботи, притаманних окремій країні. З цієї точки зору Україна є складним моментом, оскільки колія має ширину 1520мм (СНД) замість європейського стандарту 1435мм, що обмежує можливість для наскрізної експлуатації локомотивів і рухомого складу до Європи.

Хоча мали місце експерименти з рухомим складом, обладнаним польською технологією зміни ширини колії SUW 2000, на ділянці між Катовіце і Львовом, на сьогодні ці спроби виявилися не успішними і наскрізна експлуатація тимчасово призупинена на користь міжплатформної заміни на українському кордоні. Вантажні перевезення майже повністю базуються на заміні систем або шляхом фізичного перевантаження, або заміни візків.

І все ж прийняття програми реформування дійсно є можливістю переглянути питання експлуатаційної сумісності, зокрема якщо Україна проведе оптимізацію і своєї мережі магістральних маршрутів для створення умов для впровадження пасажирських коридорів з вищими швидкостями та відведенням вантажних потягів на паралельні маршрути.

Допомагаючи МТЗ та Укрзалізниці із підготовкою до вирішення цієї проблеми, Проект підготував звіти з високошвидкісних залізничних перевезень, концепції експлуатаційної сумісності та звіт про політику конкуренції ЄС. При розгляді цих окремих питань, не залишилося поза увагою і питання реструктуризації, хоча можливо, і не так глибоко, як ми того прагнули, через недостатньо глибоку співпрацю.

У цих документах подаються посилання на вимоги, які висуваються до країн ЄС відповідно до технічних стандартів експлуатаційної сумісності (ТСЕС) і які будуть застосовуватися до будь-



якої інвестиції в залізничний сектор за кошти ЄС. Звіти повинні діяти як джерела інформації та представляти деякі з основних стандартів, яких має досягти українська мережа у відповідності до політичних задач ЄС, зокрема у контексті їх впровадження та запропонованих дій.

Етап 3: Визначення проектів

Група проекту проаналізувала існуючу інвестиційну програму Укрзалізниці для визначення поточних проектів, що покращують життєздатність коридорів ТЄМ-Т. Ми обговорювали це питання з Укрзалізницею та отримали певні корисні дані від наших місцевих експертів. Зважаючи на сьогоднішні фінансові труднощі Укрзалізниці та її орієнтацію на реструктуризацію, прогрес у визначенні проектів є зараз незначним. Проте інструмент прогнозування, який розробляється проектом, допоможе Укрзалізниці та МТЗ проаналізувати первинні дані, які вони отримують, з точки зору прогнозів потоків руху та обсягів перевезень.

Із загального переліку транспортних інвестиційних проектів, які були попередньо визначені МТЗ (за оцінками, вартістю 36 млрд. євро), на залізницю припадає 64 пропозиції загальною вартістю 4,8 млрд. євро. Проте багато з цих планів зараз визначаються як безпосереднє оновлення базового середовища, а не розвиток інфраструктури. Нещодавно представлений документ «Про інвестиційні проекти стратегічного значення для економічного розвитку країни» (№ 1432-р від 7.10.2009) говорить про 2 залізничні інвестиційні проекти: створення нової лінії шириною 1435мм від польського кордону до Львова та забезпечення залізничного сполучення з аеропортом Бориспіль (Київ).

Етап 4: Допомога із реструктуризацію та економічним регулюванням

Протягом Періоду 3 залізничні експерти докладали подальших зусиль для переконання як Укрзалізниці, так і Управління залізничного транспорту МТЗ у необхідності досягнення консенсусу стосовно перших кроків реформування залізничної галузі. Однак досі проект стикається із значним небажанням обговорювати стратегію реструктуризації до прийняття Постанови про залізничну реформу. Сподіваємося, що зараз, коли постанова запропонована, можна досягти поступу у детальній розробці реструктуризації. Група проекту запропонувала і Укрзалізниці, і МТЗ допомогу в розробці детальних планів, необхідних для досягнення політичних завдань.

У вересні 2009 р. залізничні експерти проекту були запрошені для участі у семінарі, який відбувся у Криму і який було організовано залізничним профспілками. Було запрошено також представників Укрзалізниці та Міністерства. До залізничних експертів звернулися з проханням охарактеризувати процеси реструктуризації у Німеччині, Франції та Великій Британії, щоб показати яким чином і чому вони різнилися в окремих країнах, залишаючись при цьому у контексті спільного європейського законодавства. Мета семінару також полягала у спробі переконання учасників в необхідності розпочати процес реструктуризації в Україні. В результаті було зроблено деякі корисні коментарі та встановлено додаткові контакти.

Розглядаючи зокрема питання, пов'язані зі зміною ширини колії між системами ЄС та СНД для вантажних перевезень, залізничні експерти отримали прохання зробити презентацію концепції експлуатаційної сумісності ЄС. В результаті у серпні 2009 р. відбувся одноденний семінар у Києві з питання розвитку інтермодальних перевезень, покликаний дати відповідь на питання: чи може інтермодальний транспорт стати вирішенням проблеми зміни ширини колії на кордонах України та ЄС. В семінарі взяли участь основні діючі особи українського ринку інтермодальних перевезень, а також представники польських, угорських та балтійських вантажних експедиторів та залізничних вантажних компаній.

Проміжний звіт про впровадження конкуренції у залізничному секторі в Україні стосується як дотримання принципів конкуренції в залізничному секторі, визначених в Директивах ЄС, так і майбутнього впровадження конкуренції між залізничними перевізниками, які використовують одну й ту саму колію та мережу сигналізації.



Звіт представляє ті перші кроки, на досягнення яких необхідно націлюватися у процесі реформування, в принципі включаючи розподіл сьогоденних адміністративних та комерційних функцій на залізничному транспорті, які зараз всі контролюються Укрзалізницею. Залізничні експерти і далі очікують на коментарі щодо цього звіту з боку як міністерства, так і Укрзалізниці.

4.5 Компонент 3: Дорожня інфраструктура

Протягом звітного періоду у сфері дорожньої інфраструктури було досягнуто значного прогресу завдяки добрим робочим відносинам з Укравтодором. Робоча група по дорожній інфраструктурі збиралася ретельно.

Проміжні звіти 3.1 по будівельним стандартам, 3.2 по організації та фінансуванню дорожньої інфраструктури та 3.3 по безпеці дорожнього руху готові, а їхні стислі огляди додаються до цього звіту.

Етап 1: (ТЄМ-Т) Розвиток дорожньої мережі та прогноз

Було визначено стратегічну мережу, яку було відображено на карті. Інформація по параметрам, пропускній спроможності та потокам руху отримана і було розпочато роботу по моделюванню мережі.

У Технічному Завданні передбачено, що проект повинен надати рекомендації щодо гармонізації будівельних стандартів до Європейських принципів, і у рамках проекту був проведений аналіз стандартів щодо будівельних матеріалів та методів проведення тестування відповідно до Європейських норм. Це питання частково висвітлено у проміжному звіті 3.1. На додаток до цього, Укравтодор запросив проект надати підтримку у наданні інформації по вартості будівлі доріг та специфікаціям матеріалів. З цього приводу було надано певну інформацію протягом цього звітного періоду і проект буде продовжувати роботу над даним запитом протягом подальших звітних періодів із залученням додаткових міжнародних експертів.

Етап 2: Організація та механізми фінансування

Питання організації та фінансування дорожнього сектору було детально розглянуто у проміжному звіті 3.2. Пропозиції робочої групи було враховано та ухвалено до завершення звіту. У цьому звіті визначаються шляхи залучення повноцінного фінансування до сектору дорожньої інфраструктури. Звіт також надає пропозиції стосовно приведення основної дорожньої мережі до відповідного рівня якості протягом 5 років.

У технічному завданні проекту передбачено те, що проект повинен надати підтримку національним уповноваженим органам у встановленні відповідних механізмів фінансування. Команда проекту доклала усіх можливих зусиль для надання такої підтримки національним уповноваженим організаціям, як то Міністерству Економіки України, Укравтодору, Верховній Раді України та Державному Комітету України з Регуляторної Політики та Підприємництва, з метою допомогти у підготовці засад для можливого у майбутньому Державного-Приватного Партнерства. Проект пропонував допомогу у вдосконаленні проекту закону по ДПП, проте, цією пропозицією не скористувалися.

Команда проекту надала підтримку Укравтодору у формі конкретних порад та покращення адміністративного потенціалу у сферах фінансування та ДПП, що було зроблене як відповідь на конкретні запити Укравтодору.



Етап 3: Безпека дорожнього руху

Члени команди проекту провели детальне вивчення ситуації безпеки дорожнього руху в Україні. Для першого кроку демонстрації впливу аудиту по безпеці дорожнього руху експерти проекту зафіксували на відео та фото декілька сотень кілометрів дороги. Аналіз відеозапису продовжується. На основі цього матеріалу та інших досліджень, команда проекту написала проміжний звіт 3.3 по безпеці дорожнього руху.

Детальний план для пілотного проекту по безпеці дорожнього руху у Львові та у львівській області було підготовлено та погоджено з відповідними органами місцевого самоврядування у Львові та з проектом ЄС Твінінг бо безпеці дорожнього руху. Частково через «свинячий грип» і частково через інші труднощі у Львові, хід пілотного проекту не був задовільним. Проте, зараз львівський проект має переглянутий розклад заходів і вже у травні 2010 року очікується проведення кампанії по перевищенню швидкості та у червні 2010 року по використанню пасків безпеки.

Проект також проводив роботу по розробці служби швидкого порятунку для жертв дорожніх аварій. Пізніше стало відомо, що Міністерство охорони здоров'я вживає заходів щодо покращення допомоги жертвам дорожніх пригод шляхом оновлення парку карет швидкої допомоги. Так, буде придбано 700 карет категорії С (для реанімації) та 3000 карет категорії В (для звичайної медичної допомоги). Швидкісна медична служба вже працює у харківській області, де карета швидкої медичної допомоги прибуває до місця аварії протягом 10 хвилин. Команда проекту із задоволенням допомогла у цьому важливому покращенні ситуації, що може врятувати 10 % життів на дорогах України.

Члени команди проекту приймали участь у Першій Глобальній Зустрічі Міністерств по Безпеці Дорожнього Руху у листопаді 2009 року разом із заступником Міністра Міністерства Охорони Здоров'я.

Етап 4: Визначення списку інфраструктурних проектів.

Команда проекту вже почала моделювання та аналіз запропонованих інфраструктурних проектів співпрацюючи з Укравтодором та Укрдіпдором.

4.6 Компонент 4: Автомобільний транспорт

Проект підтримував постійний зв'язок з виконуючим обов'язки голови Робочої групи. Також, було проведено ряд зустрічей для обговорення розвитку тестування транспортних засобів з контрольованою температурою відповідно до стандартів Угоди про перевезення швидкопсувних товарів.

Було прийнято рішення, що в рамках тренінгової програми обрані кандидати поїдуть до Німеччини для отримання акредитації, що дозволить їм встановити в Україні необхідне для тестування устаткування та приміщення. Для проведення такого тренінгу проект зв'язався з німецькою компанією, яка раніше була залучена в інший проект і консультувала українську сторону стосовно перевезень швидкопсувних товарів. Зараз проект очікує на підтвердження курсу, який буде проведено та вартості такого курсу. Після цього проект надасть офіційний запит Мінтрансу з проханням відібрати кандидатів до Європейської Делегації, для отримання з їхнього боку ухвалення такого тренінгу.

Робоча група збиралася у жовтні 2009 року де було детально обговорено список питань, що відносилися до кожного члена групи, в результаті чого було написано проміжний звіт 4.1.

Після цього відбулася зустріч робочої групи у грудні 2009 року, на якій проміжний звіт 4.1 було представлено українською мовою, усно перекладено англійською та обговорено. Як тільки цей документ було допрацьовано групою представників усіх видів автомобільного транспорту, його було прийнято для повноцінного перекладу англійською мовою (переклад документу все ще очікується) та для обговорення у розширеному колі зацікавлених сторін протягом наступного періоду.



Також, згодом відбулася зустріч з АСМАП у їхньому акредитованому тренінговому центрі Міжнародного об'єднання автомобільного транспорту, на якій український варіант проекту звіту 4.1 було представлено для їхніх подальших коментарів, оскільки, незважаючи на те, що АСМАП повністю представлений у робочій групі, повна версія звіту була представлена їм вперше.

Зараз позиція АСМАП вважається найкращою для забезпечення повноти та точності звіту та для допомоги проекту у використанні змісту звіту у подальших тренінгах по усій Україні.

АСМАП зацікавлені у розширенні їхніх тренінгів для водіїв, що здійснюють внутрішні перевезення та менеджерів та для встановлення зв'язку між Сертифікатом Професійної Компетенції (СПК), який вони пропонують (акредитований Міжнародним союзом автомобільного транспорту IRU), та встановленням ліцензії експлуатанта (О-ліцензія у Європі), що є повністю узгодженим з європейським законодавством у транспорті. Існуюче законодавство в Україні є нечітким та, незважаючи на те, що тренінг є обов'язковим, рівень та масштаб його не визначений.

Усвідомлення законотворцями України того, що існує необхідність у запровадженні системи ліцензії експлуатанта для усіх транспортних засобів залучених у перевезення (як пасажирів так і вантажів), в якій людина, відповідальна за управління транспортною компанією, повинна отримати СПК (національний або міжнародний, або обидва) перед тим, як претендувати на отримання ліцензії експлуатанта, або О-ліцензії.

4.7 Компонент 5: Морський та внутрішній водний транспорт

Протягом третього звітнього періоду, робота по цьому компоненту фокусувалася на морському секторі для досягнення двох цілей. Першою ціллю був переклад коментарів звіту по регуляторній та адміністративній реформам (Компонент 5.1) у конкретний набір рекомендацій для морського сектору.

Другою метою було розроблення першого проекту документу Плану Дій для Морського транспорту та визначення пріоритетних інвестиційних проектів. Через те, що відповідь від Мінтрансу надійшла із затриманням, обидві мети було досягнуто тільки частково протягом цього періоду і завершення роботи очікується у лютому 2010 року, із затримкою у 2 місяці.

Прогресу у даному випадку також заважали різні точки зору членів команди проекту та декількох представників від Адміністрації Морського Транспорту стосовно напрямку запропонованих реформ. Конфлікт виявився більш явно, коли Міністерство Транспорту та Зв'язку представили їхні коментарі по певному змісту. Згідно отриманих коментарів, представлені проектом пропозиції були занадто радикальними, оскільки запропоновані зміни суперечили тому, «як це робиться в Україні». Переважна більшість конкретних коментарів не мали відношення до пропозицій, а концентрувалися на деталях, які не мали відношення до суті. Коментарі ніяким чином не вказували на те, як можна пристосувати пропозиції проекту до головних цілей Мінтрансу.

Вивчення ситуації протягом третього звітнього періоду підтвердило, що в секторі морського та річкового транспорту існує нагальна потреба у суттєвих змінах, і що наслідки поточної економічної кризи є більш серйозними, ніж вважалося раніше.

Незважаючи на те, що це не має впливу на зроблену роботу, це ускладнює оцінювання розвитку потенціалу сектору морського та річкового транспорту через високий рівень невизначеності та ризиків, які необхідно врахувати при оцінюванні.

Зважаючи на це, останні прогнози, підготовлені проектом «Техніко-економічне обґрунтування розвитку портів» було переглянуто більш детально порівняно з первинним планом, і адаптовані прогнози було підготовлено з використанням технік управління ризиками для врахування можливих безпосередніх та опосередкованих результатів кризи на майбутні обсяги та типи вантажів.

Незважаючи на дуже слабку реакцію з боку сектору водного транспорту у Мінтрансі, основний фокус буде спрямований на довготривалій трансформації способу управління сектором, і думка команди, що опрацьовує дане питання залишається незмінною стосовно того, що неможна



залишати сектор у статусі кво через короткотривалі (фінансові) проблеми і уникати запровадження необхідних адміністративних та регуляторних заходів.

Компонент 5а: Сектор морського транспорту та морських портів

5а.1 Оцінка поточної роботи порту та прилягаючої транспортної бази

Збір інформації та аналіз були завершені протягом цього періоду, так само, як і фінальна версія робочого документу «ЄС Політика водного транспорту та аналіз сектору українського водного транспорту та морських портів». Цей звіт було допрацьовано і отримані від членів Робочої групи коментарі були максимально враховані в останній версії.

5а.2: Підготовка політики портів та стратегії портів

Робота для Сектору Морського транспорту (Компонент 5а) продовжує фокусуватися на адміністративних та регуляторних заходах.

Через важливу затримку в отриманні коментарів та погану якість цих коментарів, доопрацювання того, що вважається оптимальною базою для нової та переглянутої політики морського транспорту та морських портів, не може бути завершено до кінця третього періоду. Робота над цим буде продовжуватися протягом перших двох місяців наступного звітного періоду, паралельно з початком роботи по семінарам для річкового транспортного сектору.

Незважаючи на затримку відповіді на звіт по політиці та стратегії, команда продовжила розробку чіткої стратегії довгострокового розвитку морського сектору та портів. Представлення плану дій та першого списку інвестиційних проектів передбачається із затримкою у, приблизно, 2 місяці.

Протягом цього ж періоду у два місяці, переглянута версія звіту по політиці буде завершена на основі коментарів, отриманих від МТЗУ. Проте, необхідно ще раз зазначити, що якість та відповідність коментарів розчаровують, і що вони будуть прийматися до уваги в тій мірі, в якій вони є релевантними до принципових цілей адміністративної та регуляторної реформ відповідно до керівних принципів ЄС.

Компонент 5б: Сектор річкового транспорту

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

Як було погоджено у другому звіті про хід Проекту, протягом третього звітного періоду робота буде фокусуватися на морському транспорті, у той час, коли заходи, що відносяться до річкового транспорту були організовані на більш специфічній основі.

Це не означає, що в цій сфері не було досягнуто прогресу, або що дії були не успішними. Необхідно наголосити, що прогрес та успіх мали місце особливо завдяки співпраці Адміністрації річкових портів та контактам з приватного сектору, а саме комерційній компанії «Акварель».

Протягом цього періоду місцеві експерти провели, під керівництвом координатора Компоненту 5, детальне технічне дослідження стану річок в Україні. Результати цього викладені у внутрішніх звітах:

- Ринок річкових вантажних перевезень
- Ринок морських-річкових перевезень
- Аналіз глибоководного корабельного шляху
- Технічна інформація по річкам Дунай та Дніпро
- Класифікація внутрішніх водних шляхів України
- Потенціал річкового транспорту у транспортуванні зерна

Окремі результати будуть включені до наступного звіту по річковому транспорту, який планується на наступний звітний період. Наступний звіт буде присвячений адміністративній та



регуляторній реформам та плану дій по розвитку сектору. Звіт буде розроблятися під назвою «Компонент 5.3: Звіт по ефективності річкового транспорту».

Детальне вивчення застосування PIC та їхній потенціал також були відображені у внутрішньому звіті, і результати цієї роботи вже на етапі завершення. Ці результати також будуть включені до наступного звіту, оскільки вони є важливими складовими визначення інвестиційних проектів для сектору, спрямованих на підвищення безпечності та ефективності річкового транспорту.

5b.1 .6 Рекомендовані заходи для покращення організації та управління

Найбільш важливим заходом у річковому транспорті протягом цього періоду була допомога у розробленні Закону про Річковий Транспорт. Детальний документ «Коментарі до проекту закону про річковий транспорт» було представлено у липні 2009 року. Ці дії проекту були дуже високо оцінені.

На зустрічі в Адміністрації Річкових портів, яка відбулася у листопаді 2009 року, було прийняте рішення, що така співпраця повинна продовжуватися, і що експерти команди, що вивчає це питання, будуть допомагати пану А. Давиденко, народному депутату України та автору проекту закону про внутрішній річковий транспорт у адаптуванні закону згідно з рекомендаціями після першого читання закону у парламенті.

Оцінка стандартів європейських річкових інформаційних служб ЄС (PIC) з огляду на поточне та/або заплановане застосування PIC в Україні, яка планувалася на цей період, була завершена і результати будуть інтегровані у подальших звітах.

4.8 Компонент 6: Аеропорти та Авіаційний транспорт

У третьому звіті про хід Проекту викладено те, що авіаційний під сектор набув позитивного зрушення після квітня 2009 року завдяки суттєво покращеним відносинам проекту з ДАА.

Для проведення тренінгу по Етапу 2 Сертифікації Гармонізації та Системи Управління Безпекою Польотів (СУБП), ініційованого проектом для ДАА, проект встановив контакт з DG TREN у Брюсселі і таким чином надав необхідну підтримку. Етап 3 авіаційного компоненту переважно фокусується на реалізації регуляторних актів та загальних практик у нагляді на безпекою в авіації та сертифікації аеропортів.

Команда експертів з авіації узгодили разом з ДАА визначення 7 аеропортів, які пов'язані з ТЕМ-Т для огляду. Протягом третього звітного періоду команда оглянула 4 з 7 довгострокових планів розвитку аеропортів та один додатковий регіональний аеропорт (який є власністю держави) на запит ДАА. На сьогодні було проведено аналіз таких аеропортів: Львівський, Одеський, Сімферопольський, Дніпропетровський та регіональний аеропорт у Запоріжжі.

Етап 1: Єдине Європейське Небо (ЄЄН)

Доступ до ринку авіаційних перевезень, огляд поточної ситуації

Для перевірки відповідності було встановлено таблиця аналізу на відповідність для регуляторного аспекту Єдиного Європейського Неба (ЄЄН), що буде застосовуватися для забезпечення авіанавігаційних послуг та для Національного Наглядового Органу України (ДАА). Для огляду поточного Авіаційного Кодексу України було досягнуто певних домовленостей, так само, як і регуляторних актів у цих сферах стосовно їхньої компетенції. Ця робота ведеться при близькій співпраці з ДАА та українськими провайдерми послуг повітряного руху.



Етап 2: Розвиток аеропортів

Плани розвитку аеропортів, які було оглянуто проектом, мають завеликі параметри та відображають доволі амбіційний рівень потенційної активності, яка не підкріплена реалістичними підрахунками можливого розвитку руху. Довжина злітно-посадкових смуг, як правило, завелика; прогнози руху занадто оптимістичні та виникає таке відчуття, що вони були зроблені для виправдання запланованих інвестицій. Точка зору проекту полягає в тому, що необхідні інвестиції повинні бути визначені при більш реалістичних прогнозах. Фінансові роботи, які проект побачив, не надають необхідного розмежування між аналізом економічного впливу, обґрунтування проекту та фінансування, і це може призвести до надлишкових витрат при досягненні оптимального результату.

Плани, з якими вдалося ознайомитися на сьогоднішній день не надають загального планування розвитку аеропортів, в який повинні входити проекти розташування будівель та зони руху повітряних суден, які ґрунтуються на завершеному плані потенційного розвитку зони аеропорту. До такого плану також повинно входити стратегічне залучення земельних ділянок для майбутнього розширення. План також має стати складовим компонентом будь-якого регіонального плану розвитку¹. Така робота також повинна розглядати та оцінювати можливість зміни нових зон розвитку терміналів, та розглянути програму поступового розвитку. На сьогодні, плани, з якими вдалося ознайомитися, вже містять зростання зони аеропорту по відношенню до існуючого плану-розташування, і це може призвести до занадто довгих руліжних доріжок та замалих зон розвитку терміналів. Було б краще прийняти більш прагматичний підхід до розвитку аеропортів, який повинен ґрунтуватися на реалістичних очікуваннях обсягів руху та ефективності обслуговування повітряних суден.

Складається враження, що для розроблення генерального плану інвестиційних пропозицій, спроможних залучити кошти, було виділено не достатньо коштів. Сьогодні аеропорти більш орієнтовані на ресурси місцевого приватного сектору для забезпечення свого майбутнього, як наприклад, у випадку з аеропортами: Дніпропетровська, Харкова та Донецька, або на ресурси держави, від якої вони очікують фінансування у їхній розвиток. Було лише декілька спроб залучити Міжнародні Фінансові Інституції (МФІ). Виявилось, що у керівництва аеропортів недостатньо розуміння вимог МФІ, що є основною перешкодою, і, як результат, МФІ переважно покладаються на державні гарантії на даному етапі. Більш структурований підхід можливий при кращому загальному стратегічному плані та кращому розумінні вимог МФІ.

Огляд довгострокового плану розвитку львівського аеропорту було завершено протягом другого звітного періоду. У листопаді 2009 року компанія США IMTC MEI LLC виграла тендер на будівлю нового пасажирського терміналу у львівському міжнародному аеропорті. Компанія запропонувала заплатити 4.9 мільйонів гривень за право побудувати термінал. Відповідно до інвестиційних обов'язків, ухвалених урядом, інвестор повинен інвестувати більше 1 мільярду гривень у будівлю терміналу до вересня 2011 року. У той самий час, уряд розпорядився у Розпорядженні КМУ № 1500 від 8 грудня 2009 року створити проект тимчасового пасажирського терміналу для львівського аеропорту до 15 лютого 2010 року та до 15 березня 2010 року, і розробити та ухвалити тендерну документацію для обрання загального підрядника для реконструкції існуючого терміналу. Процес централізованого прийняття рішень та потенційно конфліктуючі ініціативи та накази відображають незадовільне планування та можливості виконання проекту у державному секторі сьогодні.

Огляд довгострокового плану розвитку **Аеропорту Одеси** виявив, що певна кількість важливих аспектів розвитку аеропорту не були повністю прийняті до уваги або зрозумілі. По-перше, здається, що розуміння можливого впливу аеропорту на загальну економіку є доволі обмеженим¹. По-друге, не спостерігається помітного розуміння потреби у авіалінії, що могла б здійснювати рейси у певному радіусі з особливими типами повітряних суден з певною частотністю рейсів для того, щоб бути прибутковою. Така нестача розуміння основ авіаційної економіки (серед посадовців на міському рівні, які приймають рішення, з якими ми спілкувалися) призведе до неправильної пріоритетності у плануванні розвитку. В Одесі міська влада (власник аеропорту) робить акцент у розвитку на будівлю нового терміналу, незважаючи на те, що злітно-

¹ Правило наближеного розрахунку полягає в тому, що кожен мільйон пасажирів створює тисячу робочих місць



посадкова смуга має дуже обмежені можливості вантажовитривалості, обмеження у частотності та високу вартість технічного обслуговування злітно-посадкової смуги та руліжної доріжки. Проте, якщо провести роботу для того, щоб обмеження були не такими жорсткими, та укласти двосторонні домовленості, можливі підвищити прибутковість маршрутів авіаліній та отримати більшу інтенсивність руху, що, відповідно, буде вимагати іншу конфігурацію терміналу. Протягом цього першого візиту, проекту ТЄМ-Т вдалося встановити діалог між керівництвом аеропорту та Світовим Банком.

Огляд довгострокового плану розвитку **Аеропорту Сімферополь** показав, що основним проблемним місцем на аеродромній зоні була єдина 2х кілометрова злітно-посадкова смуга/руліжна доріжка, яка пов'язує основну злітно-посадкову смугу з пероном. Інфраструктура зони аеродрому, яка постійно погіршується, вже на 9 років перевищила максимум проектного життєвого циклу у 20 років, і здається цілком очевидно, що інфраструктура зони аеродрому не витримає це п'ять років без суттєвих інвестицій.

Усунення проблемних місць та оновлення зони аеродрому є пріоритетом, проте запропоноване рішення (система двійної руліжної доріжки для вирішення проблем місць з низькою прохідністю) потребує великих капітальних інвестицій і не вирішує проблему неефективного плану розташування об'єктів аеропорту. Запропонована ініціатива змінити зону терміналу, яка зараз є перевантаженою та неефективною, є логічною, з урахуванням того, що для зони аеродрому необхідні суттєві капітальні інвестиції. Проте, відсутність якісно продуманого генерального плану може призвести до того, що нова контрольна вежа, яка зараз будується, може заблокувати візуальний доступ до смуг.

Огляд довготривалого плану розвитку **Аеропорту Дніпропетровська** виявив, що аеропорт було приватизовано у вересні 2009 року на «відкритому аукціоні». Дніпроавія (місцевий перевізник) була єдиним учасником тендеру і інкорпорувала міжнародний аеропорт в якості підрозділу до своєї структури. Дніпроавія також відповідальна за обслуговування повітряних суден. Зараз цілком ясно, що Дніпроавія рухається у напрямку створення високо-інтегрованої бізнес моделі, у той час, коли протиставлені сили (включаючи ретельний контроль з боку ДАА) повинні будуть забезпечити роботу аеропорту на однакових умовах для усіх існуючих та потенційних користувачів, а також забезпечити координацію офіційного та неофіційного розкладу так само, як і забезпечення недискримінаційного доступу до аеропорту для існуючих та для нових учасників.

Проект рекомендує ДАА проводити моніторинг такого розвитку з урахуванням законодавчих перспектив у транспорті ЄС. Проте, дуже позитивним моментом є те, що радикальне оновлення та розширення рухомого складу Дніпроавії та реновація аеродромної зони (реконструкція злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок та перонів, які запланована розпочатися у квітні 2010 року) у подальшому консолідує позицію Дніпропетровська, як основного національного та міжнародного пропускового пункту до регіону. І знов таки, у плануванні ми помітили підхід з врахуванням значного росту зони аеропорту. Нестача довгострокового бачення у розвитку нової руліжної доріжки та подальший розвиток терміналу можуть призвести до неефективної конфігурації.

Огляд довгострокового плану розвитку **Аеропорту Запоріжжя** показав, що оскільки цей аеропорт розташований тільки у 80 км від Аеропорту Дніпропетровська, він не може розглядатися, як стратегічний аеропорт, навіть на національному рівні. Ідея перетворення аеропорту Запоріжжя у логістичний центр не реалістична, оскільки логістичні компанії, що спеціалізуються на повітряних перевезеннях вантажів, будуть використовувати ті аеропорти, в яких є надійний аеродинамічний підйомний потенціал надійних пасажирських послуг та автомобільних транспортних послуг для того, щоб вантаж зміг бути доставлений дорогою до кінцевого пункту призначення. Таким чином, обсяги вантажів у Запоріжжі залишаться малими.

Етап 3: Підвищення потенціалу ДАА у нагляді за безпекою

Було проведено огляд поточного Повітряного Кодексу України та Авіаційних правил стосовно Сертифікації Аеродромів в Україні та запровадження системи управління безпекою польотів експлуатантами аеродрому. Як результат роботи проекту, дві пропозиції щодо змін були



представлені заступнику директора ДАА для прийняття та подальшого оброблення у юридичних департаментах МТЗУ, які відповідають за авіаційне законодавство.

Програма тренінгів для авіації встановлена з метою підвищення вмінь та знань персоналу ДАА та інспекторів, що проводять сертифікацію аеродромів та постачальників аеронавігаційних послуг, включаючи реалізацію системи управління безпекою польотів. Перші тренінги по управлінню безпекою та англійській мові (специфічно для авіаційного направлення), проведені для персоналу ДАА, відбулися у листопаді та грудні 2009 року. Решту тренінгів планується провести протягом 2010 року.

На додаток, початкова діаграма, яка була розроблена проектом, сформує основу структури Керівництва Процедури Сертифікації Аеродрому для персоналу ДАА, який залучений до сертифікації, та має бути завершено на початку 2010 року.

Обговорення з Національними авіаційними органами по нагляду за безпекою та з керівництвом по безпеці аеропорту в Амстердамі внесли свій вклад у документ, розроблений проектом, по інституціональним та організаційним вимогам до відповідальності в управлінні безпекою на зоні аеродрому аеропорту та управління платформою протягом пересунень повітряного судна між прибуттям та відправленням.

Оскільки ця тема зараз обговорюється у Європі, ця ініціатива означає, що в Україні будуть найостанніші рішення по управлінні безпекою для ратифікації відповідальними за авіаційне законодавство.

4.9 Компонент 7: Міжгалузеві питання

Питання, які входять в цей компонент нас у ні: му втимодальний транспорт, логістичні технології, питання прикордонних пунктів, ІСТ у транспорті та стратегія охорони навколишнього середовища у транспортному секторі та план дій.

Робота над цими компонентами розпочалася в рамках роботи над питаннями основних секторів та після збору інформації та етапу розповсюдження, її буде підсилено додатковим внеском від короткострокових експертів протягом наступного періоду.

Незважаючи на те, що компонент 7 було розпочато пізніше за початково-заплановану дату, команда експертів вже генерує інформацію та формулює ідеї, які будуть дуже важливими для спеціаліста, який мобілізується протягом наступного періоду та який має неабиякі знання ситуації в Україні.

Проміжний звіт 7.1 охоплює усі питання на сьогоднішній день у певних деталях та підсумований у додатку. Це буде використовуватися як основа для розроблення рекомендацій для подальшого розвитку.

4.10 Компонент 8: Секторальна стратегія та план

Поточна фінансова криза та її безпосередній вплив на прибутки від транспортного сектору спіткали Міністерство Транспорту запросити проект підготувати рекомендації дій , яких необхідно вжити. Після цього додаткових запитів з цього ж питання не надходило, проте він очікується проектом після призначення нового Міністра Транспорту.

Етап 1: Підготовка нагального плану дій

Попередній Міністр Транспорту написав листа проекту із запитом підготувати рекомендації для пом'якшення результатів фінансової кризи та надати підтримку у нагальних реформах. Проект надав свою відповідь дуже швидко і розробив робочий документ. Зрозуміло, що цей документ надав можливість Міністру запровадити певні реформи, хоча безпосередніх запитів по цьому плану дій до проекту не надходило.

Дуже ймовірно, що подібні запити стануть більш частими, що буде потребувати необхідність більш повного розуміння законодавчих аспектів законодавства України, що постійно



змінюються. Таким чином, ми найняли місцевого молодшого експерта по юридичним питанням для роботи у київському офісі.

Етап 2: Прогноз та транспортний баланс

План дій запропонованих інвестицій, який буде підготовлений проектом у майбутньому запланованому періоді, буде сильною мірою залежати від трьох факторів:

- Поточний стан та пропускна спроможність мережі
- Передбачений обсяг майбутнього трафіку
- Обсяг інвестицій, які будуть доступні

Зараз тільки перший з вищеперерахованих є відомим. Інші два залежать від соціально-економічного розвитку, а природа та розташування такого розвитку буде залежати від подій, які не підвладні впливу проекту

На додаток, було представлено список проектів, які є стратегічно важливими «Про інвестиційні проекти стратегічної важливості для економічного розвитку країни» (№1432-р від 7 жовтня 2009 року). Це список з 12 проектів, серед яких 4 відносяться до транспорту, та які не було включено до попередніх списків. Ці проекти не визнаються Мінтрансом як важливі. Незважаючи на те, що, як було сказано, відбір проектів проводився на основі чітких критеріїв та відповідно до міжнародних стандартів, виявилось, що це не відповідає реальності.

Проте, для проекту це не становить проблем на даному етапі, оскільки вони будуть включені до «довгого списку проектів» для оцінювання. Список проектів включає та доповнюється проектами з усіх видів транспорту та оцінюється проектом.

Рух та економічний прогноз є неточною наукою та є особливо неточним протягом періоду фінансової та економічної нестабільності, які зараз впливають на ситуацію в Україні та у світі.

Майбутня транспортна політика може вплинути на частку кожного окремого виду транспорту, коли різні фінансові політики можуть вплинути на доступні фінансові ресурси на утримання та на нові проекти. Ці фактори, проте, можуть бути скорегованими діями МТЗУ та політикою Уряду. Найбільша невизначеність є у питаннях, які є поза контролем України.

Підхід полягає у розгляді альтернативних сценаріїв планування, що призведе до перерозподілу потоків руху по всій мережі. Проекти, які розглядаються в рамках плану дій, необхідно буде протестувати відповідно до кожного з цих можливих майбутніх перерозподілів транспорту. Проект, який має гарні показники за усіма сценаріями розвитку, може вважатися менш ризикованим, у порівнянні з проектом, який має гарні показники тільки за одним або двома сценаріями. Таким чином, будуть визначені найбільш надійні проекти, так само, як і проекти, які мають більші ризики.

Зараз розглядаються чотири широкі сценарії, як основа для секторального планування. Різні моделі перерозподілу руху відповідно до кожного сценарію будуть визначені в рамках процесу моделювання руху. Наступні сценарії будуть розроблятися протягом 4 звітнього періоду:

1. Вступ до ЄС: припущення того, яким чином рух в Україні може бути змінено при вступі до ЄС.
2. Політика Росії щодо використання українських портів: відомо, що Росія зараз реалізує нові портові проекти для зменшення своєї залежності від інших країн, включаючи Україну. Альтернативні припущення щодо майбутньої політики Росії призведуть до різних прогнозів російського транзитного руху через Україну.
3. Світова економіка: швидкість відновлення буде дуже важливою, проте також природа такого відновлення. Світовий ріст може пересунути до азійських ринків, та попит на українську продукцію може не залишитися таким самим.
4. Економіка України: швидкість відновлення буде важливою, проте також розташування та характеристики майбутнього росту національної економіки також будуть мати вплив.

Ряд припущень по кожному сценарію буде сформульовано як основу прогнозу руху. Це залежить від доопрацювання транспортної політики та складання детальної інформації по



історичному руху по кожному виду транспорту, типам вантажів, пунктів відправлення та призначення. Окремі сценарії розвитку розробляється для кожного з під-секторів.

Особливого глибокого аналізу потребуватиме рух через прикордонні пункти між Україною/Росією, Україною/Білорусією та Україною/ЄС.

Довгостроковою метою є розроблення аналітичної моделі для усіх видів транспорту в Україні для визначення пріоритетності проектів відповідно до однакових стандартів, з використанням багатоаспектних критеріїв. Це допоможе визначити найбільш важливі проекти для відновлення економіки та розвитку торгівлі України. Це також надасть можливість проекту спрямувати увагу МФІ до проектів, які принесуть найбільшу користь економічному розвитку та соціальному прогресу. Проект сформував близькі робочі відносини з зацікавленими сторонами приватного сектору та державного сектору. Отже, з повною підтримкою та ухваленням МТЗУ, основа для проведення багатоаспектного аналізу зараз встановлюється.

Прогнози, які будуть підготовлені, будуть ґрунтуватися на генераторах руху, таких, як населення, прибутки та зайнятість у кожній зоні України. Складання бази даних було розпочато протягом періоду 2, і протягом 3 періоду її завершено. Основою цієї бази даних будуть 27 основних адміністративно-територіальних одиниць країни (області, міста та Автономна Республіка Крим) та деталі інфраструктури та руху на мережі, що аналізується. Прикордонні пункти та порти також ввійдуть до мережі.

Після завершення модель дозволить прослідити такі фактори, як майбутня транспортна вартість у кожному виді транспорту, яка буде варіюватися для відображення результатів альтернативних виборів політики. Процес дозволить провести аналіз можливостей політики та призведе до визначення нових проектів, що потребуватиме подальшого визначення пріоритетності по всім видам транспорту, для забезпечення їхньої узгодженості між собою. Наприклад, розвиток порту повинен мати зв'язок з вчасним розвитком доступу для інфраструктури залізниці та автомобільних доріг. Все це буде частиною подальшої роботи, основи для якої було закладено у періоду 2.

Незважаючи на те, що у МТЗУ є певне розуміння важливості зв'язків з коридорами ТЄМ-Т, існує недостатній доступ до існуючої інформації, і у цьому проекті працює у напрямку покращення доступності інформації для МТЗУ для того, щоб у майбутньому вони могли приймати рішення ґрунтуючись з урахуванням більшої доступної інформації.

Система інформування яка зараз готується, може користуватися для прогнозування та визначення модального балансу та повинна бути передана МТЗУ після завершення проекту. Додаткові вимоги стосовно підготовки персоналу МТЗУ та/або його агенцій, повинні бути виконані для повноцінності проекту.

Етап 3: Транспортна стратегія секторів

Концепція транспортної політики ухвалена 14 травня 2007 року МТЗУ була обговорена з МТЗУ та проектом Твінінг. Було розроблено різні версії проекту документу транспортної політики. Ця робота зараз консолідується у Компоненті 1, як вже було описано.

4.11 Компонент 9: Розвиток і навчання кадрів

Стадія 1: Підготовка та заснування

Планувалося тісне співробітництво проекту з керівником Управління кадрів МТЗУ, яку проект ТЄМ-Т активно підтримував у ініціативі щодо вдосконалення управлінського контролю і розвитку персоналу у всіх підрозділах МТЗУ до її відсторонення від посади на початку серпня 2009 року. Після періоду невизначеності стало зрозуміло, що вона не повернеться до своїх обов'язків і наприкінці вересня 2009 року Юрій Лагута був призначений на посаду заступника керівника.

Він був проінформований про хід аналізу потреб у навчанні, але ще повинен взяти на себе повноваження координуючої ролі професійної підготовки у Мінтрансу.



Стадія 2: Аналіз потреб у навчанні і стратегія проведення навчання

Початкові етапи аналізу потреб у навчанні були завершені у серпні 2009 року й на основі цього в липні 2009 року було розроблено програму професійної підготовки. На жаль, через неузгодженість дій з МТЗУ, цей проект розпочався паралельно з Твіннінг проектом «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні».

Твіннінг Проект розробив власну програму підготовки, в якій викладається коротка версія з більшості тем, які повинен був висвітлити проект ТЄМ-Т. Згідно з затвердженою програмою підготовки ТЄМ-Т, деякі з тем будуть повторюватися для тих, хто не зміг взяти участь у підготовці раніше.

Сектор авіації

Після досягнення домовленості з Державною авіаційною адміністрацією у квітні 2009 року, мав місце значний прогрес у наданні допомоги у підготовці кадрів на всіх рівнях. Для встановлення більш тісних зв'язків з Європою була визначена низка сертифікованих навчальних курсів, проведення яких почалося у Періоді 3.

Державній авіаційній адміністрації повсякчас надавалася допомога в рамках проекту і вони висловили своє задоволення в письмовій формі щодо отриманої підтримки на всіх рівнях. Цей внесок повинен розглядатися як частина навчальної програми вищого рівня, що розпочався у червні 2009 року.

Пакет авіаційних робіт в першу чергу зосереджуватиме увагу на реалізації положень, організаційних реформ та звичній практиці авіаційної безпеки польотів. Був підготовлений та представлений в Державну авіаційну адміністрацію для розгляду та обговорення проект технічного зауваження щодо безпеки польотів.

Державна авіаційна адміністрація підтвердила, що пріоритетність буде надаватися сертифікаціям аеропортів згідно з вимогами управління та контролю безпеки ІКАО, які передбачені групою регуляторів безпеки GASR. Як результат, проведення навчання надається 4 співробітникам, які отримали базову підготовку з англійської авіаційної мови та, що до цього пройшли курс сертифікації аеропортів щодо питань безпеки з 23 по 27 листопада 2009 року в Голландії. Це курс підготовки інструкторів, який супроводжуватиметься структурованою навчальною програмою, що підтримуватиметься ТЄМ-Т у навчання інших для досягнення сертифікації аеропортів згідно з міжнародними стандартами в 7 основних українських аеропортах в 2010 році.

Інші види підготовки

На вимогу МТЗУ необхідно провести навчання для кадрів з підготовки проектів міжнародних стандартів, що відповідають вимогам міжнародних фінансових інститутів в Україні. Ця пропозиція була прийнята та обговорена у листопаді 2009 року й наразі проводиться відбір кандидатів для проходження програми для пілотів, що відбудеться на наступному періоді.

Крім того, Мінтранс вимагає проведення спеціального навчання стосовно роботи з перевезення швидкопсувних товарів, які повинні бути організовані Дорожнім науково-дослідним Інститутом. Наразі у вирішенні цього питання спостерігається прогрес.

Усі інші навчальні програми вже узгоджені і наводяться у Додатку 4.

Інші питання

Ще на початку було вирішено, що відділ кадрів Мінтрансу буде відігравати провідну роль у координації та здійсненні аналізу потреб у навчанні.



Крім того, обговорення щодо створення проектом бази даних для користування Управлінням кадрів МТЗУ наразі припинені, хоча проектом були висунуті пропозиції та витрати, які були представлені в Управління кадрів МТЗУ в листопаді 2009 року.

Було прийнято наказ, згідно з яким уся підготовка повинна координуватися Управлінням кадрів, як перший крок в напрямку введення зовнішньої фінансованих програм підготовки кадрів під контроль Мінтрансу. Наразі це не відбувається.

Стадія 3: Впровадження навчальної програми

Результати аналізу потреб у навчанні використовуються для створення навчальної програми на наступний звітний період. Цей процес вже розпочався і головний акцент тут робиться на авіаційному і морському секторах.

5 Заходи, заплановані на наступний звітний період

5.1 Загальна інформація

На даний час підготовлено проміжні звіти за всіма напрямками проекту і вони стануть основою для подальших обговорень в період 4, що веде безпосередньо до навчання та оформлення стратегій підсекторів до завершення проекту.

Кожен з проміжних звітів дає повний опис окремих питань, зазначених ТЗ і надає пояснення проблем в рамках кожного з транспортних секторів. Вони складаються в результаті переговорів керівництва проекту та робочих груп, а також широкого кола зацікавлених сторін і, отже, представляє собою всебічний опис поточних дій, з метою прийняття рішень щодо наступного періоду на основі глибокого розуміння питань.

5.2 Заплановані матеріали

У Додатку 2 надається короткий підсумок проміжних звітів, підготовлених у період 3 і у випадках відхилення від початкового плану, надаються пояснення.

Оскільки даний проект на даний час переходить до завершальної фази, існує багато питань, які є спільними для більш ніж одного підсектора, такі, як необхідність внесення змін до законів і зміцнення інвестиційного клімату в Україні шляхом надання стимулів і гарантій безпеки у партнерських підприємствах. Крім того, необхідно пересвідчитись, що транспортні підгалузі є частиною чіткого плану транспортних перевезень та забезпечити орган прийняття рішень для планування майбутніх заходів в рамках узгодженого плану.

Ця відсутність керівного органу та визнання міжнародного «найкращого досвіду» стала очевидною впродовж двох попередніх періодів і як результат було сформовано індикатори Бюджетної підтримки сектору для роботи протягом наступних 4 років.

Деякі галузі, такі як авіація, проводять зміни в напрямку Європейського «найкращого досвіду» для того, щоб відповідати вимогам ЄС, в той час як морська галузь не визнає потреби в будь-яких змінах у своїй роботі.

Щодо залізничної галузі, необхідність проведення змін прийнята УЗ та МТЗУ, і рішення про її реорганізацію в даний час узгоджуються КМУ.

Щодо міжнародних автомобільних перевезень, то галузь внесла зміни у відповідності до європейських вимог, оскільки не могла б продовжувати функціонувати на території Європи без прийняття загальноєвропейського досвіду. Але для внутрішніх перевезень (пасажирських та вантажних) концепція прийняття стандартів ЄС не розглядається в якості нагальної потреби й зустріне сильний опір з боку багатьох дрібних приватних операторів. Однак, все ж таки були



зроблені невеликі, але послідовні кроки у питанні контролю внутрішнього транспорту, а саме обмеження деяких комерційних автобусів та годин вантажних перевезень (міжнародні стандарти) згідно з ЄУТР та впровадження кращого контролю за безпекою руху вантажів, що можна розглядати як досягнення.

Проміжні звіти з січня 2010 року було поширені у МТЗУ українською мовою. Пізніше вони будуть доступні іншим зацікавленим сторонам. Оскільки кожен звіт є доволі всеосяжним, у додатку до цього звіту наводяться короткий опис їх змісту.

6 Заходи, заплановані на 4-й період

6.1 Компонент 1: Транспортна політика

Проміжний звіт 1.1 Установи та законодавство транспортного сектору

Рекомендації з цього звіту необхідно брати до уваги при затвердженні стратегії транспорту та структурних і правових змін, необхідних для успішного здійснення цієї політики. Проект рекомендацій буде обговорюватися з МТЗ та робочими групами з висновками на основі згоди усіма зацікавленими сторонами. Цей процес може зайняти деякий час і деякі аспекти, можливо, будуть вимагати подальшого вивчення.

Проміжний звіт 1.2 Транспортна статистика

Статистичні дані будуть доступні громадськості, їх джерела будуть перевірені МТЗ та Державним комітетом статистики та встановлені їх об'єм та надійність. Слід зазначити, що значний прогрес вже було досягнуто у приведенні статистичної звітності згідно з найкращим європейським досвідом і в ході дискусій робитиметься акцент на подальшу інтеграцію та допомогу, яку може забезпечити проект.

Проміжний звіт 1.3 Комплексна транспортна політика

Після того як стратегія буде схвалена Кабінетом Міністрів та узгоджені питання щодо впровадження, проект використовуватиме цей документ як основу для об'єднання стратегій галузі.

6.2 Компонент 2: Залізничний транспорт

Протягом 4-го періоду буде зроблена спроба визначити конкретні обмеження вантажної залізничної мережі, що потребують удосконалення і будуть сприяти створенню міжнародних перевезень між Європою та Україною і транзитних перевезень між Європою та іншими чорноморськими країнами. Це буде зроблено за допомогою моделювання та прогнозування, які висвітлять можливі проблеми залізничної мережі. Це призведе до переліку проектів, включно з інтермодальними проектами, які будуть проаналізовані та впорядковані згідно з методологією, розробленою в рамках Проекту.

Проміжний звіт 2.1 Пропозиції щодо швидкісних пасажирських послуг

УЗ прагне розвивати швидкісні пасажирські послуги, але наразі визначення таких послуг в Україні відрізняється від європейського розуміння таких послуг.



Проміжний звіт 2.2 Стратегія Інтеграції ЄС

Деталі сумісності висвітлені в проміжному звіті, який буде більш докладно після встановлення більш тісного контакту з УЗ. **Прикордонна програма** буде пов'язана з діяльністю Компоненту 7, яка була відкладена через проблеми на прикордонній зоні перед Різдвяними святами та буде задіяна в березні 2010 року.

В Україні існує розуміння того, що є можливим і вирішальним фактором є вибір найбільш економічно вигідних рішень, зважаючи на обсяг перевезень та довгострокові перспективи. В цьому звіті зроблено внести ясність в ці питання і він містить рекомендація для розгляду робочою групою. Рішення робочої групи будуть відображенні в проміжному звіті, який буде переглянутий у 4-му періоді.

Гармонізація правил та стандартів – поняття «сумісності» було розроблене ЄС та Європейським залізничним агентством для проведення безшовних та економічно вигідних залізничних перевезень. Обрані технічні рішення повинні відповідати технічним специфікаціями сумісності ЄС. Інформація щодо технічних специфікацій сумісності, які можуть бути прийнятними для України, були підготовлені для обговорення з залізничною робочою групою та іншими зацікавленими сторонами. Ситуація в Україні така, що необхідно підтримувати відповідність специфікаціям ГОСТ (сумісність з країнами СНД). З цього моменту проміжний звіт про вдосконалення сумісності з транс-європейською мережею залізниць буде слугувати основою для подальшого обговорення в рамках робочої групи.

Центри логістики та обробки вантажів – нинішня політика УЗ щодо центрів логістики та проведення комбінованих перевезень будуть вивчені та пояснені, включно з місцями роботи центрів, пропускну здатністю руху і планів подальшого руху. Це буде внеском у спільні дослідження в галузі змішаних перевезень, які включені до компоненту 7.

Енергозбереження – більшість основних ліній мережі УЗ вже електрифіковані, або перебувають в процесі цього, що приведе до поліпшення екологічної ситуації. Сучасна технологія локомотивів, як електрична, так і дизельна, надає значні можливості в зниженні витрат палива. Використання розподіленої енергії в декількох одиницях для пасажирських поїздів, пропонує додатковий потенціал економії енергії, так само як і більш легкі конструкції з сучасних потягів. Проблема полягає в пошуку необхідних фінансових коштів для інвестицій для реалізації таких можливостей. Пропозиції, які можуть мати безпосередній значний вплив на це питання будуть розглянуті протягом 4-го періоду з метою з'ясування вагомих підстав для зовнішнього фінансування.

Проміжний звіт 2.3 Реструктуризація залізниці

Існуюча організація – огляд існуючої структури та пропонується реструктуризація почалася у 2-й період, продовжувалася протягом 3-го періоду і триватиме з робочою групою протягом наступного звітного періоду. Робочий документ буде підготовлений для подальшого обговорення та забезпечить правильне взаємне розуміння нинішньої ситуації, цілі реформи та пропозиції.

Таким чином обговорення планується для того, щоб визначити наскільки ефективно проект допоможе УЗ у процесі реформування. Це важкий час для УЗ та залізничної галузі МТЗУ, а також для Департаменту розвитку координації транспорту та зв'язку в рамках МТЗУ, який робить все можливе для сприяння проведення нарад та допомоги у встановленні контактів з УЗ на високому рівні. У той самий час ми розробляємо плани допомоги департаменту залізничного транспорту МТЗУ у створенні незалежного регуляторного органу, який буде необхідним, якщо буде прийнята політика ЄС.

Пропозиції реструктуризації – Посилення конкуренції на ринку залізничних перевезень є однією з цілей політики ЄС, що розглядається як МТЗУ, так і УЗ як потенційна вигода для України. Першим кроком має стати відокремлення державної залізничної функції контролю та безпеки від комерційних функцій УЗ. Потім необхідно вжити заходів щодо поліпшення маркетингу та комерційної діяльності для того. Щоб вона могла зміцнити свої можливості для



підтримки частки на ринку і конкурувати в умовах конкурентного середовища. Проект склав проміжний звіт, в якому показано, як ці завдання та функції перейшли від монополістичних залізниць до державних в країнах ЄС. Необхідні кроки, тривалість заходів і досягнуті результати будуть розглянуті та роз'яснені. Огляд ситуації в Україні та можливі рішення підготовлені для обговорення. Рекомендації по новій організаційній структурі із завданнями, обов'язками і процедурами будуть розглянуті на основі вже досягнутого прогресу в Україні. Це питання буде обговорюватися з членами робочої групи.

Темп, в якому Україна має намір прийняти європейське законодавство буде відповідним, тому що необхідно зробити низку кроків в процесі гармонізації. Висновки, зроблені наприкінці 3-го періоду будуть включені в новий звіт 4-го періоду.

Корпоратизація та фінансова свобода – УЗ на даний час є підрозділом уряду, який контролює шість регіональних залізниць. Існує необхідність у більш комерційному підході в рамках залізничного бізнесу для того, щоб залізничний транспорт був здатний активно конкурувати в мінливому ринку транспортних послуг. Пропозиції реструктуризації матимуть більшу фінансову свободу у встановленні тарифів. Робочий документ з докладним викладом ключових питань був оформлений протягом 3-го періоду для обговорення з робочою групою, результати ж будуть розглянуті у 4-му періоді.

Перехресне субсидування пасажирських перевезень – це питання вже давно обговорюється і буде знову переглянуте і оновлене у 4-ий періоді, припускаючи, що залізниці будуть змінені. Існує потреба не лише в більш комерційно вигідних пасажирських перевезеннях. Але й соціально необхідних, хоча і збиткових послугах. Як тільки проект матиме доступ до усіх деталей, необхідним стане переглянути бухгалтерську роботу, а також витрати на надання послуг, що стане частиною дискусії.

Наш намір полягає в тому, щоб ці проміжні доповіді, які наразі надаються УЗ і МТЗУ, могли послужити основою для більш широкого обговорення щодо узгодження з політикою ЄС, яке буде досягнута залізницею в ході процесу реструктуризації. Ми маємо намір використовувати їх під час дискусій з УЗ та МТЗУ і розробляти теми для подальшого обговорення між нами там, де ми можемо вплинути на розробку політики 4-го періоду.

Протягом 4-го періоду експерти проекту шукатимуть можливості роботи з УЗ з питань реформ бухгалтерського обліку та фінансової звітності на глобальному рівні, щодо бізнес одиниць та послуг. Це буде необхідним у випадку, якщо МТЗУ буде виконувати своє завдання щодо заміни перехресного субсидування внутрішнього бізнесу на підтримку доходів суспільно необхідних послуг, які працюють у збиток.

Директива ЄС вимагає проведення чітких і відкритих систем обліку і розподілу рахунків залізничної галузі.

Експерти проекту вважають. Що це ключове питання для майбутнього розвитку українських залізниць як комерційної організації, що забезпечує конкурентоспроможність своєї мережі у відповідності з європейською моделлю.

Це питання було визначено учасниками залізничної робочої групи в якості ключового пріоритету. Крім того, міжнародні фінансові установи продовжують наполягати на змінах в галузі бухгалтерського обліку, вимагають більшої прозорості і сумісності зі стандартами ЄС, в той самий час як багато джерел фінансування капітальних вкладень будуть робити умовні пропозиції в умовах такої реформи.

Планується організувати семінар на початку 2010 року за участю Європейського залізничного агентства (ЄЗА), яке займається підготовкою ЦІС. Його тематика охопить поточну ситуацію, рішення, передбачені у вирішенні проблем, особливо тих, які пов'язані з 1520мм мережею колій, а також обговорення можливостей для України.

Протягом 4-го періоду ми працюватимемо над розробкою системи зміни колії на кордонах, щоб перевірити як можна пом'якшити перешкоди для проходження струму. Хоча технологія надасть відповіді на деякі питання, більш імовірно, що увага буде зосереджена на деяких питаннях процесу.



Технологія зміни колій залишається невиконаною амбіцією для залізничної галузі та технічні рішення цього завдання виходять за межі компетенції цього проекту. Замість цього ми будемо зосереджувати увагу на том, чи існують процедури поліпшення, які б могли допомогти у розробці міжнародної конкурентоспроможності залізничних вантажних перевезень.

6.3 Компонент 3: Дорожня інфраструктура

Проміжний звіт 3.1 Будівельні стандарти

Це перший проміжний звіт з цього питання і буде підкріплений за рахунок додаткових згодом за вимогою Укравтодору «стандарти та витрати» протягом 4-го періоду.

Проміжний звіт 3.2 Управління автодорогами

Досвід та стандарти утримання, можливості для підрядних робіт – утримання як і раніше в основному здійснюється державним сектором, але для деяких ремонтних робіт необхідне залучення приватного сектора і запровадження конкуренції для забезпечення найкращої практики. Також необхідно обговорити фінансові потреби та можливості. Вони можуть включати збільшення дорожніх зборів з користувачів і розвиток державно-приватного партнерства для технічного обслуговування доріг. Це безперервний процес надання консультацій Укравтодору та МТЗУ в ході проекту.

Пропозиції стосовно децентралізації та реструктуризації – протягом останніх років було представлено різні пропозиції, але не було прийнято жодних остаточних рішень. Головні проблеми це фінансове питання (потік грошових коштів між установами), а також технічне (забезпечення ефективного управління активами та підвищення безпеки). Альтернативні пропозиції будуть додатково вивчені протягом 4-го періоду та відповідні рекомендації будуть включені у більш пізньому звіті.

Проект також встановив співпрацю між Українським Урядом та Групою спеціалістів з питань державно-приватного партнерства (ДПП ГС) Європейської Економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), і очікується, що група ГС ДПП буде здійснювати підготовку в Україні наприкінці квітня 2010 року.

Безпека дорожнього руху – проектна група працює з українською асоціацією з безпеки дорожнього руху у формі некомерційного інституту передового досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху. Пропонований інститут проводитиме дослідження з передового досвіду з усього світу для пристосування до потреб України, а також сприятиме кращій практиці з підготовки та категоризації водіїв, у тому числі транспортної техніки, перевірок та тренування з безпеки дорожнього руху, після аварійне обслуговування. Через певний час інститут міг би почати роботу в галузі розслідування подій і дотримання правил дорожнього руху.

6.4 Компонент 4: Автомобільний транспорт

Проміжний звіт 4.1 Ринок автомобільних перевезень

Внутрішній ринок залишається неструктурованим та слабо контрольованим і це добре визнано в рамках галузі. Збір коштів з користувачів доріг є предметом для обговорення, оскільки автомобільний транспорт, в тому числі приватний транспорт повинен внести свій внесок у загальний дохід від податків, але також має компенсувати вартість введених у відношенні до суспільства (наприклад, витрати на ремонт доріг).

Іншим питанням є те, що існує нерівний податковий режим для різних класів транспортних операторів, який може призвести до викривлення показників на ринку і, отже, потенційної неефективності. Проміжний звіт містить визначення багатьох питань, які підлягатимуть інтенсивній дискусії у 4-му періоді.



6.5 Компонент 5: Морський транспорт

Проміжний звіт 5.1 Реформування політики морського транспорту та План дій

Конкурентоспроможність і продуктивність основних морських портів – було проведене дослідження для визначення параметрів портів і порівняння їх з аналогічними операціями в інших портах. Це питання матиме подальший розвиток у 4-му періоді.

Продуктивність внутрішніх транспортних зв'язків – це стане частиною комбінованого аналізу для з'ясування справжнього стану та пропозиції плану на 4-й періоду. Відомо, що в деяких портах існує невідповідність між можливостями порту і системи внутрішнього транспорту; ці області будуть визначені та будуть запропоновані рішення.

Попит на перевезення, включаючи транзитні – ця робота розпочалася зі створенням бази даних, яка наразі містить всі наявні дані. Дані про транзит буде відібрано та додано до моделі. Першу проектну модель буде вироблено в 4-й період по Компоненту 8.

Політика та план реформування – цей процес йде повним ходом протягом попередніх періодів, було підготовлено два проекти документів, отримані відгуки від робочої групи. Остаточний варіант цих документів був представлений у 3-му періоді. Переглянутий програмний документ буде представлений у 4-му періоді для обговорення з робочою групою.

Проміжний звіт 5.2 Управління портами

Рекомендації стосовно законодавства – було прийнято докладний огляд морського законодавства і в ході аналізу було визначено розрив у нормативно-правових вимогах ЄС та міжнародного рівня. Конкретні рекомендації щодо кращого пристосування морського законодавства в українське законодавство; на основі цього звіту будуть розроблені рекомендації щодо терміну проведення.

Рекомендації стосовно портових послуг – після визначення поточних послуг і проведена оцінка конкурентоспроможності/продуктивності ключових морських портів, будуть розроблені рекомендації щодо підвищення ефективності та продуктивності.

Оцінка портової адміністрації – це одна з найскладніших та суперечливіших елементів у морській стратегії. Метою проекту буде пропонування необхідності зміни структур адміністрації порту, у відповідності до міжнародного досвіду та досвіду ЄС, не порушуючи наступність у роботі порту. Проте, чинна адміністрація порту, навіть не дивлячись на рекомендації з питань портової стратегії до 2015 року, є застарілою і є головною причиною неефективності українських портів. Це питання буде обговорюватись на засіданні робочої групи 10 березня 2010 року.

Гармонізація з вимогами ЄС та СОТ – це важливий елемент у питанні інтеграції української системи транспорту в міжнародний та європейський рух та торговельні потоки. Не дивлячись на те, що приділяється багато зусиль для «оновлення» існуючої системи, більшість ініціатив все таки орієнтовані на конкретні (короткострокові) проблеми без особливої уваги на загальну картину управління портами та операціями. Будуть розглянуті в строк всебічна реформа управлінських та оперативних систем українських портів у відповідності до норм і правил ЄС та СОТ, а також до міжнародної практики.

Протягом 4-го періоду буде проведений аналіз внутрішніх водних шляхів, прогноз річкового судноплавства, оцінка потреб внутрішніх водних шляхів, а також розробки всебічної політики і стратегії розвитку сектора внутрішнього водного транспорту.

Вже були встановлені тісні контакти з провідними державними та приватними суб'єктами діяльності в сфері річкового транспорту і у 2-го періоді були зроблені перші оцінки потреб та сканування продуктивності сектору. Протягом цього періоду буде підготовлений проект нової політики внутрішнього водного сектору з детальною моделлю управління державним сектором для українського річкового транспорту. Команда також знаходиться у тісному контакті з автором нового морського права річкового права, протягом цього періоду буде підготовлений проект робочого документа про внесення змін до проекту закону для його обговорення з автором.



6.6 Компонент 6: Аеропорти та авіаційний транспорт

Проміжний звіт 6.1 Доступ до ринку

Управління повітряним рухом і Єдине Європейське Небо – проект працює в тісному співробітництві з усіма зацікавленими сторонами для наближення до стандартів ЄС; протягом цього процесу буде тривати підготовка звітів та рекомендацій. По ЄСН проект діє як каталізатор між Державною авіаційною адміністрацією та ЄС: проводить регулярні наради в Брюсселі і в Україні впродовж останнього та наступного періоду. Учбова поїздка також пропонується у 4-му періоді.

Проміжний звіт 6.2 Аеропорти

Розгляд планів реконструкції аеропорту – плани щодо оцінки решти 4 аеропортів будуть проведені після їх відвідування протягом найближчих двох періодів. До цих пір доповіді були добре сприйняті Державною авіаційною адміністрацією і вони будуть включені в їх планування.

Проміжний звіт 6.3 Покращення потенціалу ДАА з нагляду за безпекою польотів

Аеродроми та сертифікації систем управління безпекою польотів – проект розгляне проект розділу Повітряного кодексу про сертифікацію аеродромів і системи управління в порівнянні з нормами ЄС та загальної практики і будуть вироблятися рекомендації для оновлення поточного положення в галуззі повітряних операцій в порівнянні з нормами ЄС (GAR, Великобританії, Ірландії, Нідерландів).

Крім того, проект буде займатися розробкою інструкцію сертифікації аеродромів для Державної авіаційної адміністрації у її діяльності з урахуванням існуючих процедур та загальноприйнятої практики національної агенції безпеки польотів (НАБ) в окремих країнах ЄС та підготує макет інструкції у співпраці з аеропортом Бориспіль з наголосом на Розділ з управління системою безпеки (SMS).

Процес гармонізації сертифікації ANSP також почнеться у 4-й період.

Команда продовжуватиме сприяти ініціативам, спрямованих на розширення фокуса авіаційних робіт з реалізації положень і загальноприйнятої практики забезпечення безпеки авіації та сертифікації аеропортів. Ця робота також включатиме аеронавігаційне обслуговування мережі. Початкові обговорення були проведені за підтримки Державної авіаційної адміністрації для того, щоб завоювати прихильність українського державного підприємства обслуговування повітряного руху (Украерорух). Який тепер погодився співпрацювати у цьому.

У рамках проекту буде також надаватися документація про вимоги щодо постачальника палива в ЄС.

Програма підготовки працівників авіації почалася в червні 2009 року; наступний етап програми вже затверджений МТЗУ і показана як частина загальної програми підготовки фахівців у Додатку 4.

6.7 Компонент 7: Мультиmodalьний транспорт

Проміжний звіт 7.1 Мультиmodalьний транспорт

Політика мультиmodalьних перевезень: стандартизація; контейнеризація; покращення у сфері транзитних перевезень – був складений всебічний проміжний звіт. В рамках проекту було зроблені внески на конференції, які будуть тривати у 4-му періоді.



Технологія логістики : регіональні питання; показники діяльності; модернізація – це є продовженням роботи, що описується вище і буде розглядати об'єкти – доступні та недостатні – в основних регіонах і економічних центрах країни. Воно вимагає активного проведення візитів на місця та обговорення з державними та приватними зацікавленими сторонами з метою досягнення консенсусу, що є запланованим на 2 наступні періоди.

Прикордонні питання: об'єднання процедур з ЄС; поліпшення прикордонних перевезень – подальше поширення вище вказаних досліджень відобразить нинішню ситуацію, плани, прогрес і призведе до рекомендацій на майбутнє протягом 4-го періоду.

Регіональні центри логістики – рекомендації щодо розробки проекту, які пов'язані з матеріально-технічним проектом ТРАСЕКА, який вже діє в Україні, який дає рекомендації щодо розробки центрів в Борисполі (головний аеропорт Києва) і в Одесі (в порту). Їх робота охоплює тільки коридор ТРАСЕКА, однак у доповіді, яка буде підготовлена до кінця 4-го періоду, буде висвітлюватися положення на сьогоднішній день в рамках всієї України.

6.8 Компонент 8: Стратегія та План дій

Проміжний звіт 8.1 Стратегічне планування

Дослідження мережі – були підготовлені та розповсюджені мапи, що вже узгоджені та сертифіковані Укравтодором та УЗ, які визначають автомобільні та залізничні шляхи до інтеграції у ТЕМ-Т. Прогнозування буде засновано на цій узгодженій мережі.

База даних автомобільних та залізничних доріг – було створено базу даних для автомобільної та залізничної мережі, які використовуються як основа для розробки стратегічного планування протягом наступних періодів. Вона включає в себе технічні параметри інфраструктури та потоку, що здійснюються по інфраструктурі.

Попередній довгий перелік проектів – база даних створюється як основа на відомих пропонуваніх проектів. Інші потенційні проекти з усіх транспортних галузей будуть додаватися по мірі їх виявлення. Була проведена незначна робота з розробки попереднього техніко-економічного обґрунтування і, отже, це може стати предметом для подальшого навчання, яке буде розроблятися протягом наступних періодів.

Сценарії планування транспортного сектору – сценарії будуть розроблені та винесені на обговорення в рамках прогнозування процесів, перший етап яких буде завершений у 4-му періоді.

6.9 Компонент 9: Тренінги та учбові тури

Проміжний звіт 9.1 та 9.2 об'єднаний: аналіз потреб у навчанні

Аналіз необхідних тренінгів – це процес є завершений, а його результати висвітлено в додатках до цього звіту та в попередніх випадках для усіх зацікавлених сторін.

Запропоновані тренінги – ґрунтуючись на оцінці потреб у навчанні та додатковій інформації, план підготовки наразі узгоджено з МТЗ для якнайшвидшого початку додаткових спеціальних курсів навчання у 4-му періоді. Початкове навчання, яке наразі вже проведене, буде оцінюватися для того, щоб визначити необхідний об'єм та інтенсивність додаткової підготовки. Попередні пропозиції в даний час завершено.

Запропоновані навчальні тури – плани та учбові тури для співробітників МТЗУ, які наразі проходять початкову підготовку, плануються провести в 4-му періоді. Деталі висвітлені в навчальній програмі.



7 Додаток А. Форми планування Проекту ЄС

7.1 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 : серпень 2009 - січень 2010						Підготовлено: 13/01/10						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			
		Серпень 2009 - Січень 2010												ПЕРСОНАЛ Консультанта ЄК		Обладнан ня та матеріали	ІНШЕ
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	серпень		вересень		жовтень		листопад		грудень		січень		План	Факт	План Факт	План Факт
K1	Політика, питання регуляторної, інституціональної діяльності та фінансування інфраструктури	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	258	210	Поїздки поза межі Києва	
K2	Вибрані заходи і реформи залізничного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	287	186,5		
K3	Вибрані заходи і реформи автодорожньої інфраструктури	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	225	232		
K4	Вибрані заходи і реформи автомобільного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	150	139		
K5	Вибрані заходи і реформи морського транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	320	291		
K6	Вибрані заходи і реформи аеропортів і авіаційного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	140	152		
K7	Міжгалузеві питання	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	230	144		
K8	Стратегія сектору і план дій	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	204	60		
K9	Розвиток і навчання кадрів	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	189	204		
														2003	1620,5		



7.2 ФОРМА 2.3: Звіт про використані ресурси

Назва Проекту: Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		Номер Проекту: EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Стор.: 1/1	
Звітний період : серпень 2009 р. - січень 2010 р.		Підготовлено: 13/01/10		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 ТЄМ-Т.							
РЕСУРСИ/ВНЕСКИ	ПЛАН ВСЬОГО	ПЛАН ЗА ПЕРІОД	ФАКТ ЗА ПЕРІОД	ФАКТ ВСЬОГО	ЗАЛИШОК		
ПЕРСОНАЛ							
Керівник групи	560	130	113	340	220		
Ключовий дорожній експерт	240	70	74	181,5	58,5		
Ключовий експерт по залізницям	440	50	37,5	167	273		
Ключовий морський експерт	460	70	34	154	306		
STE – Старший експерт	2 300	390	373	879	821		
LTE молодші експерти	2 000	520	463	1246	754		
STE Молодший експерт	1 500	773	526	694	806		
Всього	7 500	2 003	1 620,5	3 661, 5	3 838,5		
ОБЛАДНАННЯ І МАТЕРІАЛИ							
Всього		--	--	--			
ІНШІ ВНЕСКИ							
Керуючий комітет	350,000	35,000	23,131	43,466	306,534		
Відрядження поза межі Києва	25,000	2,000	1,905	4,572	20,428		
Добові	175,000	15,000	11,892	39,113	135,887		
Всього	550,000	52,000	36,928	87,151	462,849		
ВСЬОГО							



7.3 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: 6 лютого 2010 р.				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		Ні				Коментарі від МТЗУ не отримані у письмовому вигляді, проте проекту повідомили, що за наданими рекомендаціями здійснені заходи	
Стратегічні показники БПС		Ні				Ведеться тісна робота з МТЗУ з узгодження з кожною галуззю прийнятних індикаторів для подання разом з планом національної транспортної стратегії для отримання фінансової підтримки БПС. Процес близиться до завершення у кінці січня 2010 р.	
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		-				Розпочато навчання в третьому періоді і посиляться в четвертому періоді.	
Визначена національна транспортна політика		-				За підтримки Проекту ТЕМ-Т та Твіннінг проекту МТЗУ було розповсюджено документ стратегії у листопаді 2009 р. В січні 2010 р. отримано коментарі для остаточного проекту документу МТЗУ.	



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.	
Проведені тренінги, навчання і курси						Аналіз АНТ був завершений у другому періоді, і узгоджений робочою групою і УК МТЗУ. В наслідок кадрових змін в УК МТЗУК програму було змінено. Навчання почалось у третьому періоді (зокрема, з авіаційного транспорту) і буде посилено у четвертому.	
2-й Звіт про хід реалізації проекту		-				Подано вчасно і прийнято	
3-й Звіт про хід реалізації проекту		-				Вчасно вироблено разом з доданими Проміжними звітами	



7.4 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 лютого 2010 – 1 серпня 2010			Підготовлено: 13/07/09					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 лютого 2010 – 31 липня 2010					Персонал		Обладнання і Матеріали	Інше					
No	Діяльність		2	3	4	5	6	7	Старш. експерти	Молод. експерти						
1	Політика сектору і управління	Старш	X	X	X	X	X	X	180		Програмне і апаратне забезпечення	Засідання Керуючого комітету				
		Молод	X	X	X	X	X	X		50						
2	Залізничний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	70,5							
		Молод	X	X	X	X	X	X		130						
3	Дорожня інфраструктура	Старш	X	X	X	X	X	X	90							
		Молод	X	X	X	X	X	X		150						
4	Автомобільний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	50				Матеріали для засідань робочих груп	Відрядження і добові на поїздки за межі Києва		
		Молод	X	X	X	X	X	X		110						
5	Морський транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	60							
		Молод	X	X	X	X	X	X		150						
6	Аеропорти і авіаційний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	70						База даних з розвитку кадрів	Фінансування заходів
		Молод	X	X	c	X	X	X		100						
7	Міжгалузеві питання	Старш	X	X	X	X	X	X	120							
		Молод	X	X	X	X	X	X		50						
8	Стратегія сектору і план дій	Старш	X	X	X	X	X	X	50							
		Молод	X	X	X	X	X	X		50						
9	Розвиток кадрів	Старш	X	X	X	X	X	X	30							
		Молод	X	X	X	X	X	X		90						
ВСЬОГО:									720,5	880						



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”.