

Програма Європейського Союзу для України



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



Четвертий звіт про хід реалізації Проекту

Серпень 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 Міністерство транспорту та зв'язку України	Консультант ЄК 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	Серпень 2010 року		
Звітний період	1 лютого – 31 липня 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	СТИСЛИЙ ВИКЛАД ХОДУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ, ПЕРІОД 4	2
2.1	КЕРУЮЧИЙ КОМІТЕТ ТА РОБОЧІ ГРУПИ	2
2.2	РОБОЧІ КОМПОНЕНТИ	3
2.3	ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ.....	7
3	СТИСЛИЙ ВИКЛАД СТАНУ ТА ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ, З УТОЧНЕННЯМ НА ПЕРІОД, ЩО ЗАЛИШИВСЯ	7
3.1	ОСНОВНІ ЕТАПИ ТА РЕЗУЛЬТАТИ НА ДАНИЙ МОМЕНТ	7
3.2	СТРУКТУРА ДІЯЛЬНОСТІ.....	10
4	ДЕТАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ХІД ВИКОНАННЯ ПРОЕКТУ ЗА ЦЕЙ ЗВІТНИЙ ПЕРІОД . 10	
4.1	КЕРУЮЧИЙ КОМІТЕТ І РОБОЧІ ГРУПИ	10
4.2	КОМПОНЕНТ 1: Питання, пов'язані з політикою, нормативно-організаційною базою та фінансуванням інфраструктури	12
4.3	КОМПОНЕНТ 2: Залізничний транспорт	13
4.4	КОМПОНЕНТ 3: Дорожня інфраструктура	15
4.5	КОМПОНЕНТ 4: Автомобільний транспорт.....	16
4.6	КОМПОНЕНТ 5: Морський і внутрішній водний транспорт	18
4.7	КОМПОНЕНТ 6: Аеропорти та повітряний транспорт.....	19
4.8	КОМПОНЕНТ 7: Міжгалузеві питання.....	23
4.9	КОМПОНЕНТ 8: Стратегія та план для галузі	24
4.10	КОМПОНЕНТ 9: Підготовка і навчання кадрів	25
5	ЗАПЛАНОВАНІ ЗАХОДИ НА НАСТУПНИЙ 5 ЗВІТНИЙ ПЕРІОД - ДО ГРУДНЯ 2010 РОКУ 26	
5.1	ЗАГАЛЬНЕ	26
5.2	ЗАПЛАНОВАНІ ДОКУМЕНТИ ПРОЕКТУ	26
6	ЗАПЛАНОВАНІ ЗАХОДИ У ЗВІТНОМУ ПЕРІОДІ 5.....	26
6.1	КОМПОНЕНТ 1: Транспортна політика.....	26
6.2	КОМПОНЕНТ 2: Залізничний транспорт	27
6.3	КОМПОНЕНТ 3: ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА.....	28
6.4	КОМПОНЕНТ 6: Автомобільний транспорт.....	29
6.5	КОМПОНЕНТ 5: Морський та річковий транспорт.....	29
6.6	КОМПОНЕНТ 6: Аеропорти та авіаційний транспорт	30
6.7	КОМПОНЕНТ 7: Мультиmodalний транспорт	30
6.8	КОМПОНЕНТ 8: Стратегія та план дій	31
6.9	КОМПОНЕНТ 9: Тренінги та навчальні тури.....	31
7	ЗАПЛАНОВАНІ ЗАХОДИ НА ПЕРІОД ПРОДОВЖЕННЯ ПРОЕКТУ	31
8	ДОДАТОК А: ФОРМИ ПЛАНУВАННЯ ПРОЕКТУ ЄС.....	33
8.1	ФОРМА 2.2. Звіт про хід проекту	33
8.2	ФОРМА 2.3: Звіт про використані ресурси	34
8.3	FORM 2.4 Звіт про результати	35



8.4	ФОРМА 1.6 ПЛАН ДІЙ НА НАСТУПНИЙ ЗВІТНИЙ ПЕРІОД.....	38
9	ДОДАТОК В ПРОМІЖНИЙ ЗВІТ 1.2 СТИСЛИЙ ВИКЛАД	39
9.1	ПЕРЕДУМОВА	39
9.2	СТРУКТУРА ЗВІТУ	39
9.3	НАСТУПНІ КРОКИ.....	39
10	ДОДАТОК С: ЗВІТ З ПРИКОРДОННИХ ПИТАНЬ 7.1. СТИСЛИЙ ВИКЛАД	40
10.1	ЧАСТИНА 1	40
10.2	ЧАСТИНА II	43
11	ДОДАТОК D:ПРОМІЖНИЙ ЗВІТ 8.1. МЕТОДОЛОГІЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПРОЕКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ	49
12	ДОДАТОК E: СТИСЛИЙ ВИКЛАД ПРОГРАМИ ТРЕНІНГІВ ПРОЕКТУ ТЄМ-Т К 9.0.....	51
12.1	ТЕХНІЧНЕ ЗАВДАННЯ ПРОЕКТУ ТЄМ-Т.....	51
12.2	ПРОГРАМА ТРЕНІНГІВ ПРОЕКТУ ТЄМ-Т.....	51
12.3	СТИСЛИЙ ЗВІТ ПРО ПРОГРАМУ ТРЕНІНГІВ	51
12.4	ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ.....	53
13	ДОДАТОК F: ПЕРЕЛІК ЗУСТРІЧЕЙ ПРОТЯГОМ ПЕРІОДУ З 1 ЛЮТОГО ПО 31 ЛИПНЯ 2010 Р.	54
14.	ДОДАТОК G: ПРОМІЖНІ ЗВІТИ, ЩО РОЗРОБЛЕНІ ПРОЕКТОМ ТЄМ-Т ДО 31 ЛИПНЯ 2010 Р.	63



Абревіатура

<i>КМУ</i>	Кабінет Міністрів України
<i>ДРКСТЗ (DTCSDC)</i>	Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку (МТЗУ)
<i>ЄААБ (EASA)</i>	Європейська Агенція з авіаційної безпеки
<i>ЄБРР (EBRD)</i>	Європейський Банк Реконструкції та Розвитку
<i>ЕК (EC)</i>	Європейська Комісія
<i>ЄСАП (ECAA)</i>	Європейський Спільний Авіаційний Простір
<i>ЄКЦА (ECAC)</i>	Європейська Конференція Цивільної Авіації
<i>ЄПС (ENP)</i>	Європейська Політика Добросусідства
<i>ЄІСП (ENPI)</i>	Європейський інструмент сусідства та партнерства
<i>ЄС (EU)</i>	Європейський Союз
<i>НПДНР (GTZ)</i>	Німецька Програма Допомоги Національному Розвитку
<i>ВВП (GDP)</i>	Внутрішній Валовий Продукт
<i>УУ (GoU)</i>	Уряд України
<i>GPS</i>	Глобальна Система Стільникової Навігації
<i>IATA</i>	Міжнародна Асоціація Авіаційного Транспорту
<i>ІКАО (ICAO)</i>	Міжнародна Організація Цивільної Авіації
<i>ІКТ (ICT)</i>	Інформаційні та комунікаційні технології
<i>МФУ (IFI)</i>	Міжнародні Фінансові Установи
<i>МВФ (IMF)</i>	Міжнародний Валютний Фонд
<i>МСАТ (IRU)</i>	Міжнародний Союз Автомобільного Транспорту
<i>ММТ/ІМТ</i>	Мультимодальний/Інтермодальний транспорт
<i>МТЗУ (MoTC)</i>	Міністерство транспорту та зв'язку України
<i>НУО (NGO)</i>	Неурядова організація
<i>ОЕСР (OECD)</i>	Організація Економічного Співробітництва та Розвитку
<i>ДПС (PCA)</i>	Договір про партнерство та співробітництво
<i>ДПП (PPP)</i>	Державно-приватне партнерство
<i>ДАА (SAA)</i>	Державна Авіаційна Адміністрація/Державіаадміністрація
<i>БПС (SBS)</i>	Бюджетна Підтримка Сектора
<i>КК (SC)</i>	Керуючий Комітет
<i>ЄЄН (SES)</i>	Єдине Європейське Небо
<i>СУБ (SMS)</i>	Система управління безпекою польотів
<i>ТД (TA)</i>	Технічна допомога
<i>TACIS (TACIS)</i>	Технічна допомога країнам СНД
<i>ТЕМ-Т (TEN-T)</i>	Транс-Європейська Транспортна Мережа



<i>АНТ (TNA)</i>	Аналіз необхідних тренінгів
<i>ТЗ (ToR)</i>	Технічне завдання
<i>ТРАСЕКА (TRACECA)</i>	Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія
<i>ГРН (UAH)</i>	Гривня
<i>КООН ПЕ (UNECE)</i>	Комісія ООН з питань економіки в Європі
<i>УЗ (UZ)</i>	Укрзалізниця – Український залізничний транспорт
<i>СОТ (WTO)</i>	Світова Організація Торгівлі



1 Стислий огляд Проекту

Назва Проекту:	Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-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 до Транс-Європейської транспортної мережі. 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 ТЕМ-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 ТЕМ-Т;- визначений перелік пріоритетних інвестиційних проектів і варіанти фінансування;- проведено навчання, розвиток компетенції 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:	<p>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.</p>
Дата початку Проекту:	4 серпня 2008 року
Тривалість Проекту:	29 місяців



2 Стислий виклад ходу реалізації проекту, Період 4

Це четвертий звіт (Звіт про хід реалізації проекту №4), який охоплює період з 1 лютого 2010 до 31 липня 2010 р., про реалізацію проекту «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі – ТЕМ-Т».

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

Сьогодні в Україні діють 18 проектів за фінансуванням ЄС, включаючи ТРАСЕКА. Додатково існує цілий ряд інших транспортних проектів, що фінансуються Світовим Банком, USAID та іншими установами, а також проект підтримки з питань, маючих відношення до транспорту, і діє через Робочу Групу (ми члени цієї групи), що встановлена неурядовою організацією «Фонд Ефективного Управління» за участю консультативної компанії МакКінзі (McKinsey). На жаль, дані проекти ніяким чином не координуються, і тому Проект ТЕМ-Т де це можливо проводить зустрічі з представниками проектів в Україні для запобігання дублюванню зусиль або конфлікту консультацій. Проект ТЕМ-Т не уповноважений координувати і надавати консультації іншим проектам чи очікувати таке саме.

За прийнятим стратегічним планом команда експертів проекту проводила засідання з питань Бюджетної Підтримки Сектору (БПС) за участю представників кожної транспортної галузі, а також представників МТЗУ, ДержавотрансНДІпроекту та Делегації ЄС стосовно встановлення індикаторів виконання Бюджетної Підтримки Сектору (БПС). Останнє засідання відбулось на початку липня 2010 р. і було досягнуто угоду.

Мали також місце окремі зустрічі за секторами, які відбувалися за участі Делегації ЄС, у тому числі з питань авіаційного транспорту вслід за запитом збоку Державіадміністрації стосовно розробки матриці з твіннінг програми по авіації з використанням ресурсів проекту до вересня 2010 р.

Призначення нового Міністра транспорту в березні 2010 року і пізніше нових керівників та старшої ланки управлінців для Укравтодору, департаменту залізничного транспорту МТЗУ, адміністрації морського та річкового транспорту, управління кадрів та Державіадміністрації вимагало вхід нових осіб в курс обов'язків, це спричинило певне відстрочення проекту.

Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку МТЗУ (ДРКСТ) сприяв організації деяких зустрічей, за що ми дуже вдячні, але дати наступних зустрічей все ще треба підтвердити.

2.1 Керуючий комітет та Робочі групи

Третє засідання Керуючого комітету було перенесено з 17 грудня 2009 р. на 25 лютого 2010 р. з метою надання можливості для розгляду членами комітету стислого викладу Проміжних звітів, що випускались разом із Звітом про хід реалізації Проекту №3 у січні 2010 року. Всі документи були визначені як прийнятні і Звіт ухвалено. Разом з тим, набір повних Проміжних звітів було розповсюджено на флеш-картках серед членів комітету, але на цей час не було отримано жодного коментарю на зазначені звіти, подані на розгляд на англійській та українській мовах.

Четверте засідання Керуючого комітету відбулось 27 липня 2010 р., на ньому було розглянуто хід реалізації проекту і погоджена діяльність на наступний звітний період. В ході засідання також обговорювалось питання про можливе продовження контракту проекту на ще один рік. Додаток до контракту буде запропоновано після підписання Міністерством економіки додатку до фінансової угоди на продовження проекту. Була досягнута домовленість, що більшість діяльності проекту буде завершена до кінця 2010 року, тоді як протягом періоду продовження (до кінця 2011 р.) увага буде зосереджена на Робочих компонентах 1,8 та 9 відповідно оригінальному Технічному Завданню з невеликими поправками. Більш детальна дискусія щодо діяльності на період продовження проекту відбудеться між Консультантом, Бенефіціаром та Делегацією ЄС протягом наступних місяців.



Через зміни персоналу, що сталися за результатами реорганізації в МТЗУ та транспортних галузях, деякі з членів Робочих Груп, встановлених проектом, у тому числі і Голови РГ, залишили свої посади. Незважаючи на це, протягом звітної періоду було проведено 12 засідань Робочих Груп - по авіації (8), автодорожньому сектору (3) та залізничному транспорту (1). Крім того, проведена велика кількість інших, менш формальних зустріч, як для введення нових посадовців в курс справ, так і для обговорення конкретних питань (наприклад, видача віз для українських професійних водіїв-міжнародників, прогнози транспортних потоків, безпека дорожнього руху, інвестиційні проекти) у малих групах. Перелік всіх засідань та зустрічей, проведених протягом звітної періоду, додається у Додатку F.

2.2 Робочі компоненти

Всі 9 Робочих компонентів працювали протягом 4-го Періоду з проведенням 18 засідань Робочих Груп – з питань авіації (8), автодорожнього сектору (3) і залізничного транспорту (1). Через зміни персоналу в транспортному секторі деякі з таких зустріч проходили за участі спеціалістів робочого рівня, ніж старшої ланки. Щотижневі зустрічі, заплановані між МТЗУ та Проектом походились на достатньо регулярної основі.

Як частина робіт з компонентів (**Політики, питань регуляторної та інституціональної діяльності та фінансування інфраструктури**) Протягом Періоду 4 надавалася допомога МТЗУ щодо погодження з представниками кожного транспортного підсектору показників БПС на наступні чотири роки, які відповідатимуть завданням БПС, встановленим ЄС.

Процес БПС вимагає прийняття Кабінетом Міністрів України (КМУ) документу Транспортної стратегії, підготовленого МТЗУ за підтримки Проекту ТЄМ-Т та Твіннінг Проекту «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні».

У липні 2010 МТЗУ розповсюдило остаточний проект документу Транспортної стратегії серед інших міністерств та установ для отримання коментарів перед поданням на розгляд Кабінету Міністрів. Це потребує ухвалення найпізніше до кінця 2010 року.

Розвиток автодорожньої / залізничної інфраструктури - Продовжується збирання даних Укравтодору, а обговорення з членами робочої групи допомогли краще зрозуміти основні питання. Протягом звітної періоду проведені засідання Робочої групи 2 червня 2010 р. та дві сесії тренінгу.

Як частина робіт Робочого компоненту **Стратегія сектору та План дій** розроблена мапа мережі автошляхів, яка поєднує основні дороги в Україні з європейською мережею ТЄМ-Т, яку запропоновано на другому засіданні Керуючого Комітету Проекту (і фактично поширює мережу ТЄМ-Т на схід), як це вимагається за Технічним Завданням. Мапа була затверджена на третьому засіданні Керуючого Комітету Укравтодором. Окрім того погоджено з Укрзалізницею (УЗ) про залізничну мапу, яка визначає основні напрямлення в Україні, що будуть сполучатися з європейською мережею ТЄМ-Т.

Ці мапи були широко розповсюджені, але з приходом нового Міністра можуть потребувати оновлення. Мапи будуть використовуватися для визначення механізму аналізу обсягів пасажирів і вантажів та прогнозування перевезень на основі припущення, що наразі не будується нової автодороги або залізничного сполучення.

Авіація - Протягом звітної періоду особливе значення було надано тренінгу персоналу ДАА та представникам авіаційної галузі. Мета полягає у напрямку сталості програм тренінгів в Україні на довший період через створення національної програми навчання і запровадження концепції «тренінг для тренерів». Така ініціатива здійснюється у координації з Національним Авіаційним Університетом (НАУ) і Державною Авіаційною Адміністрацією (ДАА). Стосовно інституціональних аспектів авіаційної безпеки пріоритети були попередньо зосереджені на розгляді та оновленні положень з питань безпеки, процедури сертифікації та контролю за безпекою на аеродромах. Протягом наступного періоду увага буде приділятися наданню аеронавігаційних послуг та польотної діяльності.

Залізничний транспорт – залізнична група відвідала низку засідань протягом Періоду №3 в МТЗУ та Укрзалізниці (УЗ), щоб запропонувати внесок для обговорень стосовно запропонованої



реструктуризації залізниці, регулювання її діяльності, інвестування в залізничний сектор та відкриття залізничної мережі для приватних перевізників відповідно до рекомендації ЄС. Проте, це не приводило до будь-яких суттєвих обговорень до призначення нового Директора департаменту з залізничного транспорту МТЗУ протягом Періоду 4 (у червні 2010р.).

Значного прогресу досягнуто на зустрічі 22 червня 2010 р. і розроблено графік подальших зустрічей, в яких будуть приймати участь і персонал УЗ. Ми отримали запит від департаменту залізничного транспорту МТЗУ стосовно надання технічної експертизи і запрошення стати членом їх нової робочої групи. Перше засідання групи заплановано на вересень 2010 р., на якому буде визначено завдання групи. Проект очікує подальшого прогресу протягом Періоду 5.

Робота залізничної групи протягом Періоду 4 була зосереджена на формулюванні принципів реорганізації та наданні практичної допомоги УЗ та МТЗУ.

Морський та річковий транспорт – у секторі морського транспорту 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, але разом із призначенням нового Голови адміністрації у червні 2010 року ми сподіваємось, що можемо досягти прогресу, хоча і залишаються труднощі з організацією зустріч.

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.

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» і недавні звіти морської галузі говорять про прийняття такої концепції.

Всі ці питання будуть включені до комплексного Плану управління портами (буде підготовлено як Проміжний звіт 5.2).

Додатково, з метою спрощення засвоєння інформації, у березні 2010 р. були проведені два тренінги з питань морського та річкового транспорту. Обидва заходи були добре сприйняті, їх відвідувало понад 20 учасників кожного дня, але на жаль не було жодного із керівників вищої ланки.

З метою надання допомоги новому призначеному персоналу було прийнято рішення видати два нових Проміжних звіта, які стисло викладають запропоновану Стратегію морського та річкового транспорту. Звіт про управління портами знаходиться у перекладі, Звіт про річковий транспорт буде готовий на початку вересня 2010 р. і буде корисним для нового Голови адміністрації, призначеного у червні 2010 р.

Автомобільний транспорт – протягом даного періоду робоча група з автомобільного транспорту зустрічалася одного разу 7 червня 2010 р. і через ротацію кадрів були проведені додаткові обговорення між окремими членами робочої групи та командою проекту по конкретних питаннях, пов'язаних з тренінгами та законодавством. Проводились регулярні зустрічі з представниками АСМАП (Асоціація міжнародних перевізників) стосовно навчання та



оформлення віз для водіїв міжнародних комерційних транспортних засобів за запитом МТЗУ у травні 2010 р.

Міжгалузеві питання – Переглянутий Проміжний звіт 7.1, який зараз включає прикордонні питання було завершено після відвідування всіх автомобільних та залізничних пунктів пропуску ЄС ТЄМ. Цей звіт перекладено і видано у липні 2010 р., тому коментарі до звіту ще не отримані. Стислий виклад додається у Додатку 2.

Зустріч для обговорення звіту зі старшими офіцерами прикордонної служби у Києві була перенесена, проте на самих пунктах пропуску представники служб допомагали не тільки в організації візитів, але і в розумінні Консультантами ключових питань по обраним пунктам пропуску. Відвідування пунктів пропуску було організовано у дві програми, через те, що повітряне сполучення було припинено виверженням ісландського вулкану. Ця частина Робочого компоненту 7 на даний час завершено, очікує поданням прикордонному комітету та подальшим обговоренням змісту звіту.

Інвестиції в інфраструктуру - У рамках робочих пакетів 1 і 8 було укладено базу даних з переліку 235 транспортних інвестиційних проектів, названих МТЗУ, разом з багатьма іншими проектами, представленими транспортними підсекторами, залишивши на пізніше їх оцінку та визначення пріоритетів. У своєму існуючому вигляді окремі проекти не містять достатньо інформації для їх повної оцінки, а деякі, на думку МТЗ, занадто невизначені для того, щоб бути предметом подальшої оцінки. Планується розробка переглянутого переліку проектів Робочою Групою, утвореною Фондом Ефективного Управління при Президенті, до співпраці з якою ми отримали запрошення.

Необхідність підвищення кваліфікації у транспортному секторі для проведення попереднього техніко-економічного аналізу вже узгоджена, і пілотна тренінг-програма, яка була запропонована Проектом у листопаді 2009, була проведена у березні 2010 для команди фахівців МТЗУ з питань інвестицій. Цей тренінг був добре сприйнятий і його було повторено у квітні 2010 р. з наміром проводити оновлення щомісячно протягом тривалості проекту. Нажаль не всі із першої групи відвідувачів були здатні відвідувати кожну сесію, представники МТЗУ були відсутні на останньому занятті, хоча всі дати були попередньо оговорені і вказані Міністерством. Ще раз, рівень повноважень учасників був нижчим, ніж очікувалось, і вони не були із числа тих, хто приймає рішення, хоча будемо сподіватись, що будуть такими у майбутньому. Розглядається можливість провести тренінг в Одесі протягом Періоду 5.

Інші проекти, спрямовані на спрощення торговельних потоків, будуть додані до бази даних, коли їх буде визначено Проектом, а також будуть додані 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 2010 р. попередній Начальник управління кадрів МТЗУ зайняла позицію заступника начальника управління, наразі графік зустрічей в стадії узгодження для поновлення роботи з питань кадрової політики МТЗУ у серпні 2010 р.

Проект вже проводить практичне навчання без відриву від виробництва під час засідань робочих груп, на семінарах та конференціях ДАА, та на регулярних зустрічах з представниками залучених сторін, починаючи з червня 2009 р. Є сподівання, що з новими ініціативами, запропонованими Міністром, графік тренінгів та рівень учасників буде покращено.

Веб-сайт Проекту ТЄМ-Т (www.ten-t.org.ua) вже діє на повну і всі звіти, що ухвалені МТЗУ, є доступними для ознайомлення. Веб-сайт також включає сторінки на тему «Приєднання та виконання Україною міжнародних угод та конвенцій з транспорту».



Додатково Проектом ТЕМ-Т на офісному сервері організовано серію документів для запису всіх документів, перекладених на англійську та українську мови, у тому числі тексти законодавства, які були надані міжнародним експертам. Була створена база даних законодавчих документів, але це залишається окремо від сторінок веб-сайту на тему «Приєднання та виконання Україною міжнародних угод та конвенцій з транспорту», тому що містить приблизно 187 сторінок робочих документів. Деякі з таких документів перекладено з використанням комп'ютерного програмного забезпечення, інші перекладачами, але все ще не переглянуті перекладачем-юристом. Показані посилання на веб-сайти з оригінальними українськими текстами. Робота буде продовжена протягом Періоду 5, коли буде опублікована остання версія Угоди про Асоціацію, а також будуть розглянуті необхідні оновлення документів.

Документи проекту по Робочих компонентах були переглянуті по структурі у Звіті про хід реалізації Проекту №2 і вироблялись у вигляді «Проміжних звітів» для представлення більш раціональної структури для документів. Таблиця «Проміжних звітів» та їх статус представлені у Додатку G. За запропонованою структурою наступні звіти подавались як частина звітів про хід реалізації проекту і були розповсюджені серед персоналу, у тому числі серед керівників департаментів МТЗУ:

1. Політика	1.1 Установи та законодавство* 1.2 Транспортна статистика* 1.3 Інтегрована транспортна політика*
2. Залізничний транспорт	2.1 Швидкісний залізничний транспорт* 2.2 Інтероперабельність, Стратегія інтеграції* 2.3 Конкуренція, реструктуризація* 2.4 Приклади реструктуризації залізниць в Європі
3. Дорожня інфраструктура	3.1 Будівельні стандарти 3.2 Управління автодорогами* 3.3 Безпека дорожнього руху* 3.4 Порівняння вартості будівництва автодоріг
4. Автомобільний транспорт	4.1 Автотранспорт, тарифи, фінансування та оподаткування*
5. Морський транспорт та ВВШ	5.1 Реформа морської політики та план дій 5.2 Політика та управління портами 5.3 Стратегія розвитку морського транспорту* 5.4 Стратегія розвитку річкового транспорту*
6. Аеропорти та авіаційний транспорт	6.1 Доступ до ринків* 6.2 Аеропорти, ключові огляди* 6.3 Посилення нагляду ДАА за безпекою польотів*
7. Міжгалузеві питання	7.1 Мультиmodalний транспорт, логістика, прикордонні питання, Галілео*
8. Стратегія та план дій	8.1 Стратегічне планування*
9. Навчання та учбові тури	9.0 (9.1 та 9.2 об'єднаний), Аналіз та оцінка тренінгових потреб, учбові тури*



Більшість звітів, зазначених вище, розроблялась разом з Робочими групами ще до реорганізації міністерства і галузей, та призначення багатьох посадовців і нового персоналу. Хоча вищезазначені звіти подавались у вигляді додатків до звітів про хід реалізації проекту, ухвалення таких звітів не впливає на те, що зміст проміжних звітів було прочитано та засвоєно поточними керівниками і буде підпитувати процес планування в МТЗУ. Одна із причин, що протягом звітного періоду замість більшості засідань робочих груп проводилась велика кількість неформальних зустрічей для підвищення обізнаності нового призначеного персоналу щодо результатів проекту.

Протягом Періоду 5 планується встановити термін для отримання коментарів по Проміжних звітах, що вже випущені, для їх перегляду, основуючись на зауваженнях нового Міністра і його фахівців. За необхідністю, Проміжні звіти також використовуються як посібники для тренінгу, покриваючи ключові питання проекту.

2.3 Використання ресурсів

Протягом цього періоду було заплановано використати 1,601 людино/днів, з яких було фактично використано 1,489, що становить 92%. Відхилення у 8% головним чином виникло внаслідок обмеженого контакту Проекту з представниками залізничного транспорту.

Проект має залишок у 2,349 людино/днів, які повинні бути використані протягом 5 місяців роботи Проекту, до 31 грудня 2010 р. На даний час очікується, що тривалість Проекту буде подовжена до грудня 2011 р. Продовження проекту надасть можливість Проекту ТЄМ-Т продовжити допомогу та підтримку діяльності МТЗУ і компенсує час затримки на початку проекту та під час зміни Уряду у лютому 2010 р. з відповідними змінами в персоналі міністерства та галузей.

3 Стислий виклад стану та планування Проекту, з уточненням на період, що залишився

3.1 Основні етапи та результати на даний момент

План негайних дій

План негайних дій (ПНД) допоміг уряду з прийняттям рішень, необхідних для відповіді на негативний вплив фінансової кризи на транспортний сектор. ПНД звернув увагу на найбільш критичні питання у найближчому часі разом з забезпеченням реалізації довготривалих реформ. Проект звіту було подано на розгляд і продовжена робота за планом. Хоча пізніше МТЗУ випустило документ, подальшого запиту щодо підтримки проект не отримав. На нашу думку деякі із початкових пропозицій були реалізовані і тому деякі етапи мають вважатись досягнутими.

Розробка сценаріїв планування для транспортного сектору

Сценаріїв планування є важливими для стратегічного планування та прогнозування руху і складають основу для визначення пріоритетності інвестиційних проектів. Існуюча на сьогодні політична та економічна невизначеність робить це завдання ще більш актуальним та складним в досягненні, але нова запропонована ініціатива може зосередитись на ключових **Цілях** запланованої довгострокової **Політики**.

Розглядаються чотири поширені 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 прогнозування перевезень з використанням первинної бази даних перевезень, яка зараз заповнюється.

Остаточне формулювання сценаріїв планування обумовлено затвердженням документу Транспортної стратегії, що на даний час подано на розгляд Кабінету Міністрів України (КМУ), та прийняттям і складанням необхідних історичних даних про перевезення, які будуть



класифікуватися за видом транспорту, товару, відправленням та призначенням. Збір даних по всіх цих елементах виявляється доволі повільним і відбирає чимало часу під час проекту, однак сподіваємося, що з огляду на розробку проекту документу стратегії до кінця 2010 р., ресурси МТЗУ зможуть переключитися на сценарії планування, як було запропоновано проектом.

Проект розробив проект прогнозу і запропонував сценарій планування на кінці звітної періоду, планується обговорення стратегії МТЗУ та узгодження базових критеріїв. Після такого погодження Проектом будуть завершені прогноз та сценарій планування протягом Періоду 5 для їх розгляду разом з МТЗУ.

Попит на перевезення та підготовка прогнозів руху

Прогнози руху необхідні як вихідні дані для оцінки відповідності та обґрунтованості запропонованих інвестиційних проектів, але їх розробку було затримано через брак часу на збір даних.

Ці дані знаходяться в процесі обробки, і готуються моделі існуючого попиту. Автотранспортна модель є статичною (як протилежна динамічній, наприклад, моделі EmmE/3, Visum та Cube), і представлена у системі відкритого джерела Quantum GIS. Причина полягає в тому, що динамічна модель не може бути підготовлена (вона представляє вплив на час подорожі таких факторів, як зміни дорожньої інфраструктури, підвищений затор руху, зміни населення), через відсутність інформації стосовно пунктів походження та призначення подорожі.

Схожа презентація в системі GIS була розроблена для залізничних даних. Проте у випадку, коли деякі пункти походження та пункти призначення є в наявності, готувалась додаткова проста динамічна модель, яка розташовує матриці попиту (кількість пасажирів, тони вантажу) між головними станціями по маршрутах через мережу. Дана модель розроблена з застосуванням програмного забезпечення «відкритого доступу» - QRS II, що буде сумісною з EmmE/3 на майбутнє.

Дані для розробки прогнозів перевезень збираються зі всіх 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 світової економіки за останні місяці також допомагають 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 МТЗУ.

На даний час готуються світові прогнози попиту на транспортні перевезення (пасажирські та вантажні) до 2050 року. Але нам потрібна навіть ще тісніша співпраця з МТЗУ і, можливо, з підрозділом в МТЗУ, відповідальним за планування інфраструктури та збір даних, оскільки це буде порівнювати дані процеси і сприяти встановленню сталої платформи.

Попередня серія прогнозів руху була розроблена для 2010, 2020, 2030, 2040 років і до 2050 р. для автомобільного руху. Прогнози основані на низці ключових припущень, що відносяться до населення, регіонального економічного розвитку.

Прогнози руху залізничного транспорту все ще не завершені, але основуючись на поточному прогресі ми б змогли мати попередні прогнози на початку Періоду 5 для обговорень з новою командою фахівців в департаменті залізничного транспорту МТЗУ. Стислий виклад прогресу з визначення проектів надається у Додатку 3..

Потреби навчання

Аналіз потреб навчання, який надав базу для визначення потреб МТЗУ у навчанні для всього сектору був проведений в Період 1 і результати його були розповсюджені. Він надав базу для визначення короткострокових потреб МТЗУ у навчанні, а також дав можливість створення основи для вироблення стратегії навчання на довший час. Після того плінність кадрів була високою, тому висновки аналізу можуть бути недейсними і стануть темою негайних обговорень з новим керівництвом управління кадрів МТЗУ у серпні 2010 р.



Через зміни в самому управлінні кадрів Мінтрансу деяка частина координації, що за попередньою угодою залишалась за УК МТЗУ, була втрачена і зрештою призвело до дублювання з навчальною програмою Твіннінг проекту «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні».

Проте, пізніше ситуація була виправлена, у **Додатку F** наведено узгоджений графік навчання до грудня 2010 р.

Визначення національної транспортної стратегії

За підтримки Проекту ТЄМ-Т та Твінніг проекту «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні» підготовлено низку проектів «Стратегії». Остаточна редакція була розповсюджена МТЗУ у липні 2010 р. серед залучених сторін для отримання коментарів та ухвалення. Попередні проекти документа були відхилені і ми очікуємо на результати даної версії. Проект і далі буде сприяти цьому процесові за необхідності.

Індикатори 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 на суму 65 мільйонів євро протягом наступних 4 років. Вимога полягає в необхідності погодження кожного підсектору на низку індикаторів, 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, досяжні та реалістичні цілі, в такий спосіб, який прийнятний для отримання фінансування від ЄС.

Безумовно, це складна задача і вимагає багато часу від усіх учасників. Однак, через роботу, виконану проектом, щодо пояснювання процесу та причин для прийняття рішень, були погоджені індикатори, розроблено проект фінансової угоди і встановлено графік для подальших консультацій між українськими органами та органами ЄС. Підписання фінансової угоди заплановано на кінець цього року. Паралельно Проектом розроблені інструменти моніторингу та пояснювальні записки, протягом наступного звітного періоду будуть поновлюватись базові дані.

Визначення стратегій транспортного сектору та підсекторів

Проект ТЄМ-Т продовжує працювати з існуючими стратегічними планами підсекторів та подавати рекомендації стосовно змін через робочі групи. Проект документу з питань стратегії та політики морського транспорту підготовлено Проектом ТЄМ-Т, отримані коментарі Робочої групи, і представлено як Проміжний звіт в Періоді 4. Наступні 2 стислих документа політики Морського та річкового транспорту вже близькі до завершення для обговорення з новим Головою адміністрації протягом Періоду 5.

Організаційний потенціал МТЗ вимагатиме значного зміцнення, ймовірно, є потреба у певній реорганізації. Ці питання будуть опрацьовані у Проміжному звіті 1.1, який повинен був подаватися у лютому 2010 р., але був перенесений в очікуванні обговорень з новим Міністром транспорту та команди його фахівців, всі попередні проекти документу були зведено нанівець через зміни керівництва.

Короткострокові та довгострокові Плани дій для інтеграції ТЄМ-Т

Плани дій націлені на забезпечення «дорожньої карти» для інтеграції ТЄМ-Т, визначаючи кроки, необхідні у найближчій та подальшій перспективі. МТЗУ буде також необхідно запровадити



процеси для забезпечення регулярного перегляду та корегування планів, і це має відбуватися у безпосередній координації з Твіннінг Проектом.

Такий процес планування дій на найближчу та довгострокову перспективу добре просувається в галузях морського та авіаційного транспорту і далі буде розроблено для всіх секторів в майбутні звітні періоди.

Перелік пріоритетних інвестиційних проектів та варіанти фінансування

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 встановлення пріоритетності проектів.

Розроблено механізм роботи управлінського «інструменту», який зараз заповнюється матеріалами проектів, так щоб була інформація про деталі кожного проекту. Зараз процес оцінки в МТЗУ не є достатнім для створення умов для повної оцінки проектів, і група проекту приділяла увагу даному питанню під час тренінгів протягом Періоду 4 і буде продовжувати до кінця тривалості проекту.

МТЗУ 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) сприяння інтеграції української транспортної мережі в мережі Європейського Союзу.

Хоча ці завдання подібні, час та акценти можуть вимагати створення не одного комплексу критеріїв. МТЗУ і Керуючий комітет відіграватимуть визначальну роль у опрацюванні та узгодженні критеріїв для визначення пріоритетності, слідуючи рекомендаціям Проекту.

Окремо від існуючих проектів, що були визначені МТЗУ, на даний час моделі прогнозування вже починають визначати інші проекти для розгляду, це буде опрацьовано протягом Періоду 5. Більш детально викладено у Додатку 3 до Звіту.

3.2 Структура діяльності

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

4 Детальна інформація про хід виконання проекту за цей звітний період

Поточний звітний період охоплює час із 1 лютого 2010 р. по 31 липня 2010 р. У розділах 4.3 – 4.11 подано детальну інформацію про кожний компонент.

4.1 Керуючий комітет і робочі групи

Засідання КК було заплановане на 17 грудня 2009 р., однак його відклали до середини лютого 2010 р. з тим, щоб члени отримали змогу прочитати й обговорити основні положення проміжних звітів, включених у 3-й звіт про хід виконання проекту. Звіт було затверджено, однак не отримано жодної реакції на детальні звіти. З огляду на наступне призначення нового Міністра транспорту та зв'язку України і голів підрозділів Міністерства, а також можливе продовження строку реалізації проекту до грудня 2011 р., заплановане засідання КК у 4-му звітному періоді було проведено 27 липня 2010 р.



Протягом звітного періоду було проведено 12 засідань Робочих Груп - по авіації (8), автодорожньому сектору (3) та залізничному транспорту (1). Крім того, проведена велика кількість інших, менш формальних зустрічей, як для введення нових посадовців в курс справ, так і для обговорення конкретних питань (наприклад, видача віз для українських професійних водіїв-міжнародників, прогнози транспортних потоків, безпека дорожнього руху, інвестиційні проекти) у малих групах. Перелік всіх засідань та зустрічей, проведених протягом звітного періоду, додається у Додатку F.

Обмеження і проблеми

За цей період використання кадрових ресурсів становило 92% від запланованого. Головним чином це сталося через відсутність контакту з МТЗУ та Укрзалізницею, який відкладався з причини результатів виборів та рішення про впровадження Постанови про реструктуризацію залізничної галузі. Реалізація проекту здійснюється відповідно до загального плану проекту ТЕМ-Т, який зазначено у ТЗ, за винятком запланованої роботи у залізничній галузі.

Раніше ми доповідали про проблеми з доступом до посадових осіб та інформації. Хоча ситуація у 4-му звітному періоді загалом й покращилася, однак зміна персоналу та невизначеність строку перебування на посадах у багатьох структурних рівнях МТЗУ призвела до обмеження доступу до персоналу Мінтрансв'язку. Проте проектна група продовжувала спілкуватися з представниками транспортної галузі на кожному з її рівнів.

Значний прогрес зроблено в авіаційній галузі в усіх відношеннях, що підтверджується кореспонденцією з ДАА.

У галузі дорожньої інфраструктури існують певні сумніви щодо запропонованого розширення рамок участі приватного сектору (в результаті зміни політики), що, у разі підтвердження, знівелює певну виконану до цього часу роботу. Деякі зацікавлені сторони з державного сектору надалі не виявляють особливого бажання брати повноцінну участь у проекті (зокрема, мова йде про залізницю і, меншою на цей час мірою, про морський транспорт) із наданням такого рівня детальної інформації, яка необхідна для того, щоб проект міг принести Україні всю можливу користь. Це частково пояснюється офіційною політикою, проголошеною під час останнього засідання КК: «в Україні діє заборона на запит даних, які не передбачені існуючими державними статистичними звітами підприємств.»

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 і розробки комплексної стратегії для підгалузей на користь Україні.

Щоб мінімізувати цю проблему, проектна група у квітні 2009 р. підписала низку угод про конфіденційність з ДАА та одну угоду про конфіденційність з Укравтодором, покликаних зменшити побоювання цих організацій стосовно надання проектній групі інформації, що вважається конфіденційною. Такі заходи полегшили деякі аспекти нашої роботи, однак проблеми залишилися. Це може в майбутньому ще більше ускладнити розповсюдження інформації у межах України, оскільки інформація, яку ми маємо зараз, вважається конфіденційною в контексті окремих підгалузей транспорту і зводить нанівець завдання координації всіх видів транспорту для отримання найбільш економічно ефективного рішення, вигідного Україні.

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

Суворі економічна криза та її вплив на українську економіку переорієнтували увагу вищого керівництва на вирішення її безпосередніх наслідків для транспортної галузі.

Працівники Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку МТЗУ (ДРКСТЗ) і надалі надають значну підтримку, 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 залишається вирішальним фактором для його успішної реалізації, хоча на це і не звертається достатньо уваги.

Як повідомлялося з моменту початку реалізації проекту, існує потреба у підвищенні загальноосвітнього та професійного рівня працівників МТЗУ. Хоча Проектом і запропонована програма навчання, існує необхідність у здійсненні офіційного підвищення кваліфікації та освіти з управління, що приведе до визнання кваліфікацій з управління, як це обговорювалось між Управлінням кадрів МТЗУ.

4.2 Компонент 1: Питання, пов'язані з політикою, нормативно-організаційною базою та фінансуванням інфраструктури

В рамках цього компоненту продовжується співпраця з партнерським проектом (Твінінг) «Підтримка розробки та реалізації транспортної політики в Україні», який спрямований на надання МТЗУ допомоги із підготовкою документа з транспортної стратегії, підтримку у розробці індикаторів БПС та зміцнення його кадрового потенціалу у виробленні політики та стратегічному плануванні.

Стадія 1: Транспортна стратегія і бюджетна підтримка сектору (БПС)

За цей період проект забезпечив надання подальших консультацій та підтримки МТЗУ, результатом чого став узгоджений проект звіту, який у липні 2010 МТЗУ подало на розгляд усім іншим заінтересованим міністерствам і який можна назвати «Стратегічним документом МТЗУ». Нині від перебуває на розгляді у Кабінеті Міністрів України.

У тісній співпраці між Проектом ТЄМ-Т та МТЗУ були погоджені індикатори, розроблено проект фінансової угоди і встановлено графік для подальших консультацій між українськими органами та органами ЄС. Підписання фінансової угоди заплановано на кінець 2010 р. Паралельно Проектом розроблені інструменти моніторингу та пояснювальні записки для реалізації у 2011 році.

Проект Проміжного звіту 1.1 був розроблений для відображення інституціональних питань, що залишаються для звернення уваги МТЗУ. Проте, приймаючи до уваги призначення нового Міністра транспорту у червні і його заступників, разом з новими планами реформ, що наразі розповсюджені в міністерстві, вважало за доцільне відкласти випуск звіту до зустрічей з представниками вищої керівної ланки. Керівник групи експертів Проекту мав коротку зустріч з Міністром у кінці липня 2010 р. і обговорив ряд питань широкого характеру щодо транспортного сектору та Проекту ТЄМ-Т. Погоджено, що будуть проведені подальші зустрічі, але це поки відкладено.

Стадія 2: Зміцнення керівництва транспортною галуззю

Протягом 4-го звітнього періоду в Україні діяло близько 18 проектів, пов'язаних із транспортом, що фінансуються ЄС, зокрема ТРАСЕКА, які вимагали координації для зведення до мінімуму збігів та забезпечення логічності консультацій, які надаються МТЗУ. Проект ТЄМ-Т і далі тісно співпрацює з пов'язаними проектами, що фінансуються ЄС, і забезпечує всю можливу координацію без зменшення або передачі своїх функцій, хоча існує потреба у зосередженні на певній діяльності і в самому МТЗУ.

Під час процесу розробки стратегічного документу було подано рекомендації стосовно створення у межах МТЗУ відділу транспортного планування (ВТП) – спочатку без виділення окремих коштів шляхом підбору існуючих працівників. На цей час цю концепцію не прийнято.

Детальна оцінка цього питання буде виконана під час остаточного доопрацювання Проміжного звіту 1.1 після детального обговорення з Міністром транспорту та його підлеглими.

Відбулися зустрічі з новим головою юридичного управління для визначення планів на 2010 р. та роботи, яку було завершено у 2009 р. для закриття прогалин між європейським та українським



законодавством. Проектна група та EUPLAC вивчають виконаний аналіз прогалін у 2009 р. і розроблений план дій.

Стадія 3: Зміцнення стратегічного планування та управління інформацією

За цей період проектна група розробила модель Excel, призначену для накопичення даних для аналізу і оцінки існуючих транспортних потоків, де є така можливість. Визначено розташування вузлів і пов'язаних із ними сполучень. Далі, із залученням місцевих експертів, здійснюється збір інформації про транспортну діяльність між ними. Більш детально це описано у проміжному звіті 8.1, переглянутий стислий виклад якого додається до цього Звіту.

Всі проекти, пов'язані з транспортом, заносяться в єдину базу даних для проведення наступного багатофакторного аналізу (БА).

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

Заплановано також провести порівняльний аналіз відповідності транспортної статистики, яка збирається в Україні, даним ЄВРОСТАТ.

Триває обговорення з Укрдідпродором (підрядником Укравтодору) стосовно ініціатив, спрямованих на поєднання збору даних і необхідності прогнозування в Україні з використанням систем ГІС, зокрема MapInfo та ArcView.

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

Детальніша інформація про виконану на цей час роботу міститься у проміжному звіті 3.2, який був розісланий разом зі звітом про хід виконання проекту № 3.

4.3 Компонент 2: Залізничний транспорт

Пріоритети для залізничної групи можна підсумувати таким чином:

- виступити каталізатором для сприяння прийняттю рішень стосовно реформи;
- надати допомогу Укрзалізниці в розмежуванні її облікових систем;
- внесок у підготовку планів щодо відділення залізничної інфраструктури від перевезень;
- допомогти МТЗУ у розмежуванні функцій державного регулювання та комерційної діяльності.

З огляду на затримку у реформуванні залізниці і незважаючи на затвердження постанови про залізничний транспорт від 16 грудня 2009 р., виявилось, що просування у цій сфері незначне. Куратор проекту дійшов до подібного висновку, і у лютому 2010 р. рекомендував призупинити роботу над питаннями у залізничній галузі до появи чітких показників прогресу реформ.

Таким чином, роботу у сфері реструктуризації залізничної галузі було згорнуто до появи прогресу з погодженням чітких показників.

Стадія 1: Визначення сценаріїв розвитку

Проектна група продовжувала отримувати довідкову інформацію від користувачів вантажних перевезень і організацій, що надають ці послуги, і використала модель інтермодальних перевезень для вивчення можливого впливу деяких запропонованих реформ. У моделі, яка розробляється проектною групою, будуть розглядатися можливі сценарії розвитку для України (демографія, регіональний економічний розвиток, розвиток промисловості та послуг). Ця модель дозволить спрогнозувати обсяги перевезень.



Залізнична група отримала від Укрзалізниці, МТЗУ та з інших джерел дані про перевезення, які забезпечують основну первинну інформацію про перевезення, виходячи з даних про пасажирські квитки (пари «відправлення – призначення»), даних про вантажні перевезення та відсотку пропускної здатності напрямків, які зараз задіяні.

У червні 2010 р. залізничні експерти продовжили зустрічі з представниками МТЗУ, а на перших зустрічах з п. Снітком (новим директором Департаменту залізничного транспорту) було зроблено суттєвий поступ у визначенні бази для активної участі у процесі реформування залізничної галузі. Слідом за тим МТЗУ надало проектній групі дорожню карту, в якій визначаються основні елементи транспортної реформи, важливу роль у котрій відіграє реструктуризація залізничної галузі.

Ми запропонували МТЗУ дати проведення наступних серій зустрічей та активну участь у цьому процесі – кінець липня або початок серпня 2010 р.

Члени групи МТЗУ на початку липня перебувають із ознайомлювальною поїздкою у Німеччині, тому залізнична група має намір обговорити результати цієї поїздки та використати уроки, які засвоїла група, як основу для визначення напрямку здійснення реформ.

Стадія 2: Стратегія європейської інтеграції

Експлуатаційна сумісність є основним компонентом стратегії ЄС. У цьому відношенні Україна створює труднощі, оскільки колія має ширину 1520 мм (СНД), а не 1435 мм (європейський стандарт), що обмежує можливість для наскрізної експлуатації локомотивів і рухомого складу, що прямують до Європи.

Проектна група здійснила низку поїздок на прикордонні станції для вивчення ефективності чинних процесів і визначення способів прискорення часу перетину кордону та вдосконалення відповідних процедур.

Прийняття програми реформування надає можливість переглянути питання експлуатаційної сумісності, зокрема якщо Україна проведе оптимізацію своєї мережі магістральних маршрутів для створення умов для впровадження пасажирських коридорів із вищими швидкостями та відведенням вантажних потягів на паралельні маршрути.

Допомагаючи МТЗУ та Укрзалізниці із підготовкою до вирішення цієї проблеми, проектна група підготувала звіти з високошвидкісних залізничних перевезень, концепції експлуатаційної сумісності та звіт про політику конкуренції ЄС. Ці звіти повинні стати джерелом інформації та продемонструвати деякі з основних стандартів, яких необхідно досягнути для приведення України у відповідність до цілей політики ЄС, включаючи їх впровадження і запропоновані заходи.

Стадія 3: Визначення проектів

Проектна група проаналізувала існуючу інвестиційну програму Укрзалізниці для визначення поточних проектів, що покращують життєздатність коридорів ТЄМ-Т. Зважаючи на сьогоднішні фінансові труднощі Укрзалізниці та її орієнтацію на реструктуризацію, прогрес у визначенні проектів на цей час незначний.

Залізнична група також взяла участь у семінарі з питань техніко-економічного обґрунтування, який був проведений в рамках проекту у Києві 17 червня. Група провела заняття з питань практичних аспектів вивчення здійсненності залізничного сполучення з аеропортом із використанням гіпотетичного прикладу. У цьому семінарі брали участь члени Департаменту залізничного транспорту МТЗУ.

Стадія 4: Допомога із реструктуризацію та економічним регулюванням

За останні два місяці у МТЗУ створено нову залізничну групу, а уряд видав обов'язкову програму реформування (дорожню карту). Проектна група скористалася цією можливістю і вже двічі зустрічалася із залізничною групою МТЗУ та для визначення сфер співпраці та надання



підтримки. Ми налагодили добрі ділові стосунки, на які можна розраховувати, а залізнична група виглядає зацікавленою у залученні нас до процесу реформування як неофіційних консультантів.

Ми гадаємо, що це початок більш інтенсивного діалогу між проектною групою та міністерством, і намагаємося узгодити програму координаційних нарад на наступні кілька місяців.

4.4 Компонент 3: Дорожня інфраструктура

Були підготовлені проміжні звіти 3.1 про будівельні стандарти, 3.2 про організацію та фінансування дорожньої інфраструктури та 3.3 про безпеку дорожнього руху, а їх основні положення включені у Звіт про хід виконання проекту № 3. Протягом даного періоду відбулись зміни вищої керівної ланки Укравтодору, тому ці звіти були ще раз випущені та подані на розгляд. Укравтодор підтвердив, що рекомендації звітів сприйняті, але вони все ще вирішують які заходи будуть прийняті і яка додаткова допомога Проекту потребується протягом наступного періоду.

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

Продовжено розробку стратегічної мережі та карти. Отримана інформація про параметри, пропускну спроможність і потоки перевезень представлена у системі з відкритим кодом Quantum GIS.

У Технічному завданні передбачено, що проектна група повинна надати рекомендації щодо гармонізації будівельних стандартів із принципами ЄС, і в рамках проекту був виконаний аналіз стандартів для дорожніх матеріалів та методів відповідно до Європейських норм.

Стадія 2: Організація та механізми фінансування

Питання організації та фінансування дорожнього господарства було детально розглянуто у проміжному звіті 3.2. Робоча група врахувала пропозиції та схвалила їх перед завершенням підготовки звіту. У цьому звіті визначаються шляхи залучення повноцінного фінансування для галузі дорожньої інфраструктури. Звіт також надає пропозиції стосовно приведення основної дорожньої мережі до належного рівня якості протягом 5 років.

Новий голова відділу може мати цілком інші думки про шляхи вирішення цього питання. Ми намагаємося організувати з ним зустріч.

Проектна група продовжує надавати підтримку Укравтодору у формі спеціальних порад та покращення адміністративного потенціалу у сферах фінансування та ДПП, що було зроблене як відповідь на конкретні запити Укравтодору.

Стадія 3: Безпека дорожнього руху

Було підготовлено проміжний звіт 3.3 про безпеку дорожнього руху, розісланий у 3-му звітному періоді і ми очікуємо реакцію від учасників, наразі відсутня будь-яка координація у питанні безпеки дорожнього руху в Україні, а МТЗУ не є відповідальним органом напряму. Заплановано, що Координаційна Рада з питань дорожньої безпеки буде реформована. Ця Рада була організована декілька років тому, але ніколи не зустрічалась.

Пілотний проект з безпеки дорожнього руху у м. Львові завершився у липні 2010 року. Зібрані дані будуть представлені у 5-му звітному періоді.

Члени проектною групи брали участь у семінарі з питань безпеки дорожнього руху, організованому Світовим Банком 25 травня 2010 р., на якому Львівський пілотний проект було визнано позитивним для України.



Стадія 4: Підготовка списку інфраструктурних проектів

Модель QGIS використовується для визначення ділянок дорожньої мережі, навантаження на які може перевищити їхню пропускну здатність у 2010, 2020 і 2030 рр. Нові можливі високошвидкісні дороги на цей час не розглядаються, оскільки вони ще не передбачені. Після їх визначення виникне необхідність у нових програмних засобах для моделювання транспортних мереж, а також значно більшої кількості даних, включаючи пункти відправлення і призначення автомобільних перевезень пасажирів і вантажів.

4.5 Компонент 4: Автомобільний транспорт

Проміжний звіт 4.1 було розіслано у 3-му звітному періоді, звіт звертає увагу до всіх питань, що охоплені в Робочому компоненті і визначає серію висновків, що призвели до рекомендацій та пропозицій для реалізації.

Звіт містить 7 розділів за наступними заголовками:

1. Аналіз ринку автотранспортних перевезень його регулювання;
2. Аналіз тарифів, фінансової та податкової системи на автомобільному транспорті;
3. Податкова політика в галузі автомобільного транспорту;
4. Безпека перевезень;
5. Енергетична та екологічна безпека;
6. Удосконалення статистичних спостережень;
7. Спрощення процедур перетину кордонів.

Проміжний звіт 4.1 було розроблено членами Робочої групи і прийнято ключовими учасниками галузі, хоча все ще не отримано конкретних коментарів на рекомендації. Протягом періоду були проведені подальші зустрічі для обговорення обраних тем, як визначено у Додатку F. У наступному періоді 5 планується знов розглянути рекомендації звіту 4.1 для узгодження проекту фінального звіту 4.1, що буде результатом спільної роботи всіх учасників РГ.

Етап 1: Аналіз ринку автотранспорту

Питання визначено Технічним Завданням і хід його виконання викладено нижче:

Аналіз ринку автотранспорту – здійснено по пасажирських і вантажних перевезеннях у розділі 1 Проміжного звіту (ПЗ) 4.1.

Аналіз тарифів, фінансової та податкової системи на автомобільному транспорті – ПЗ 4.1 охоплює базову тарифну політику та питання тарифів для перевезень пасажирів, зобов'язання надання соціальних послуг та тарифів для вантажних перевезень.

Аналіз внутрішніх та міжнародних пасажирських та вантажних перевезень та прогноз на короткостроковий (5 років) та середнь-строковий термін (від 6 до 15 років) – ПЗ 4.1 дає проєкцію обсягу товарів до 2025 р. і дає опис заходів, що необхідні для покращення поточної ситуації.

Удосконалення методології статистики у автотранспортній галузі в світлі найкращих практик ЄС – ПЗ 4.1 дає чітке керівництво щодо можливих дій та причин вирішення питань, що все ще потребують вирішення. Це також формує частину загального погляду Проекту ТЕМ-Т стосовно транспортної статистики в межах окремого звіту з питань Політики 1.2.

Етап 2: Оцінка відповідності Європейським правилам та стандартам

Питання визначено Технічним Завданням і хід його виконання викладено нижче:

Допомога національним органам в доступі до ринку автомобільного транспорту у відповідності до вимог законодавства ЄС – є постійним процесом і буде продовжено в ході реалізації проекту.



Посилаючись на ПЗ 4.1 можна впевнитись, що підтримка та рекомендації були надані членам Робочої групи експертами Проекту ТЕМ-Т з метою їх усвідомлення вимог законодавства ЄС.

Запровадження законодавства ЄС стосовно робочого часу водіїв та періодів відпочинку. – це діє для міжнародних перевезень і вже поступово вводиться на внутрішніх вантажних перевезеннях на деяких існуючих маршрутах. В цілому, політика уряду для більшості вантажного транспорту наразі змінюється і, без обговорень з Проектом ТЕМ-Т, спрямовано на усунення всіх контролюючих факторів. Зважаючи на те, що це проти рекомендацій ЄС, Проект буде шукати можливість запропонувати скасування такого рішення протягом періоду 5.

Рекомендації з організації мережі пунктів для відпочинку водіїв – вважається, що це повинно бути за ініціативами приватного сектору. На всіх основних маршрутах від Києва до ЄС вже існують організовані місця для паркування разом зі всіма умовами, у тому числі ночівлі, заправних станцій з умовами паркування для великих транспортних засобів. Нажаль експерти Проекту ТЕМ-Т не мали нагоду побачити стан на Східній Україні, але за висловленнями водіїв та немає проблем. Також водії підтверджують, що мають виконувати вимоги законодавства стосовно тахографів перед перетином кордону, інакше вони не зможуть працювати в Європі. Тому для уряду не існує підстави створювати такий план.

Організація та технічна підтримка запровадження тестів на тривалість поїздки та періодів відпочинку – це вже добре запроваджується і буде поступово поліпшеним. Проект продовжує слідкувати за станом через спілкування з окремими членами Робочої групи.

Рекомендації щодо уніфікації технологій перетину кордону – всі пункти пропуску в межах ТЕМТ були відвідані експертами ТЕМТ, випущено детальний Проміжний звіт 7.1. На даний час не існує питань, що потребують негайного вирішення в даній області завдяки зусиль інших проектів на час розроблення Технічного завдання для даного проекту.

Допомога у покращенні технологій з енергетичної безпеки, виходячи з ефективності споживання енергії – Розділ 5 ПЗ 4.1 – охоплює дану область достатньо детально і дає чіткі рекомендації.

Рекомендації стосовно автотранспорту та питання аналізу навколишнього середовища та покращення технологій – обговорюються у ПЗ 4.1.

З метою відповідності угодам про прикордонну торгівлю всі міжнародні оператори автоперевезень намагаються відповідати правилам та положенням стосовно робочих часів водіїв. Дискусії з постачальниками послуг на кодон та водіями вантажівок у квітні 2010 р. вивили факт, що це не стосується вирішення цих питань Україною, а протилежно, багато затримки з Європейської сторони через повільну обробку документів.

АСМАП зацікавлений співпрацювати з Проектом з питань навчання для водіїв внутрішніх сполучень і управлінців, поєднати цю роботу з Сертифікацією Професійної Відповідності (СПВ) за досвідом Європи. На даний час закон України стосовно сертифікації є нечітким і хоча навчання вимагається у відповідності до законодавства, його рівень та масштаб не уточнюється.

Етап 3: Визначення переліку проектів

Питання визначено Технічним Завданням і хід його виконання викладено нижче:

Визначити перелік короткострокових (5 років), середнь-строкових та довгострокових (від 6 до 15 років) проектів, пов'язаних з питаннями навколишнього середовища та безпеки – ПЗ 4.1, розділ 5 детально висвітлює ці питання і надає рекомендації щодо реалізації.

Підготувати інституціональні рамки для визначення переліку пріоритетних проектів для мережі пунктів відпочинку водіїв – хоча і існують деякі плани з надання державної допомоги для організації пунктів відпочинку водіїв, в принципі, вважається за цільне передати це питання на вирішення галузі та приватного сектору, як це вже робиться.

Підготувати інституціональні рамки для визначення переліку пріоритетних проектів по пунктах пропуску на кордоні – відповідно ПЗ 7.1 – не визначено жодного нового проекту по пунктах пропуску, продовжується завершення тих проектів, що вже розпочаті.



Отримано запит МТЗУ з питань затримки видачі віз для українських професійних водіїв міжнародників, працюючих в Європі. Тема та можливе вирішення цієї проблеми оговорювалось з представниками АСМАП і будуть викладені у повному звіті в Періоді 5.

Проміжний звіт 4.1 був розповсюджений протягом Періоду 3, але не отримано коментарів через зміни старшої ланки управлінців. Однак зміст звіту був розглянутий учасниками галузі і не викликав заперечень.

4.6 Компонент 5: Морський і внутрішній водний транспорт

Впродовж 4-го звітнього періоду увага зосереджувалася на морській галузі. Основною метою було розроблення першого проекту Плану дій для морського транспорту (ПЗ 5.3).

Проміжний звіт 5.3 представляє висновки та рекомендації стосовно реформ сталої політики і був розповсюджений у липні 2010 р., у тому числі поданий на розгляд новому Директору адміністрації морського транспорту. Звіт включає запропонований план дій для визначення пріоритетності інвестицій на основі аналізу ефективності та інноваційного підходу щодо оцінки проектів.

Як вже було зазначено раніше, особливі труднощі виникли із завершенням роботи над морською стратегією, оскільки експерти проекту ТЕМ-Т не отримали жодної реакції на різноманітні пропозиції або офіційного визначення про цілі та завдання морської галузі. Тепер новий уряд може внести свої зміни у ці питання.

Незважаючи на це, увага у Звіті про морську стратегію (ПЗ 5.3) залишалася на довгостроковій зміні способу управління галуззю. Дослідницька група не змінила своєї думки щодо того, що не можна залишати галузь у поточному становищі через короткотривалі (фінансові) проблеми й уникати змін в адміністративній і регуляторній структурах, і що використовувалось як «виправдання» позиції статус-кво міністерством у минулому.

Компонент 5a: Галузь морського транспорту та морських портів

Робота для галузі морського транспорту (Компонент 5a) надалі зосереджується на адміністративних та регуляторних заходах. Роботу завершено, а остаточні результати, включаючи висновки і рекомендації, підсумовано у Звіті про морську стратегію (ПЗ 5.3).

Компонент 5b: Галузь річкового транспорту

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

Протягом 4-го звітнього періоду робота повністю зосереджувалася на морській галузі, у той час, коли заходи, пов'язані з річковим транспортом, організовувалися скоріше за необхідності.

Протягом цього періоду робота, виконана місцевими експертами, була ретельно вивчена, а особлива увага приділялася:

- ринку річкових вантажних перевезень;
- ринку перевезень у сполученні море-ріка;
- аналізу глибоководного суднового ходу (ГСХ);
- технічній інформації про Дунай та Дніпро;
- класифікації внутрішніх водних шляхів України;
- потенціалу річкового транспорту у перевезенні зерна.

Зараз здійснюється реорганізація окремих результатів. Вони будуть включені до наступного звіту про річковий транспорт, запланованого на 5-й звітний період. Цей звіт буде присвячений адміністративній та регуляторній реформам і плану дій із розвитку галузі. Звіт розроблятиметься під назвою «Компонент 5.3: Діагностика галузі річкового транспорту».



Значна частина цього звіту стосуватиметься оцінювання потенціалу майбутніх обсягів річкових перевезень. Це завдання особливо важке з огляду на високу нестабільність перевезень в останній час, а також відсутність даних про перевезення за попередні роки. Інформацію про перевезення в минулі роки не можна вважати репрезентативною, оскільки вона отримана у контексті структури керованого ринку, за якої вільний вибір видів транспорту не був передбачений.

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

Ці заходи є головною ціллю на наступний звітний період. Для підготовки цієї роботи проводиться низка досліджень.

4.7 Компонент 6: Аеропорти та повітряний транспорт

Визначаючи пріоритети, здійснюючи огляд законодавства, розробляючи процедури та організовуючи навчальні курси, проектна група здійснювала свою роботу у тісній співпраці з ДАА. Матеріали групи ТЕМ-Т у сфері аеропортів (5) були зібрані в один документ.

Протягом 4-го звітнього періоду на запит ДАА проектна група проаналізувала 2 аеропорти (Харківський та Київський/«Жуляни») на предмет довгострокових планів розвитку. Загальна кількість проаналізованих аеропортів – 7.

Проектна група регулярно звітувала про проміжні результати проекту контактним особам DGMOVE і отримала вказівки щодо впровадження норм ЄС і підготовки семінару з питань сертифікації організацій-провайдерів аеронавігаційного обслуговування.

В очікуванні перегляду Авіаційного Кодексу України у 5-му звітному періоді було розроблено базову структуру для перевірки відповідності нормам ІКАО та ЄС. На основі німецького повітряного законодавства і Варшавської конвенції розроблено попередній документ щодо відповідальності в авіаційній галузі.

З делегацією ЄК досягнуто згоди, що проект ТЕМ-Т спільно з ДАА надаватиме допомогу у розробці наступного Технічного завдання (Twinning Fiche) до проекту про аеропорти й аеронавігаційні послуги (2011 – 2014). Були проведені зустрічі з делегацією ЄК і представниками української влади на предмет визначення обсягу та ТЗ проекту.

Технічне завдання буде підготовлене до кінця вересня 2010 р.

Стадія 1: Єдине Європейське Небо (ЄЄН)

Доступ до ринку авіаційних перевезень, огляд поточної ситуації

Семінар з питань сертифікації організацій-провайдерів аеронавігаційного обслуговування

Семінар з питань сертифікації організацій-провайдерів аеронавігаційного обслуговування (12 – 13 липня 2010 р.) організовано проектною групою ТЕМ-Т у тісній співпраці з ДАА.

Сертифікація організацій-провайдерів аеронавігаційного обслуговування національним наглядовим органом (ННО) є обов'язковою для держав-членів ЄС з 21 грудня 2006 р. відповідно до Директиви ЄК № 2029. Виходячи з правил Єдиного Європейського Неба (ЄЄН) і необхідності гармонізації стандартів безпеки у сфері аеронавігаційного обслуговування в країнах, які не є членами ЄС, цей семінар організовано для організацій-постачальників аеронавігаційних послуг та авіаційних адміністрацій України і сусідніх держав.

Семінар відвідали 74 учасники, включаючи представників 5 сусідніх держав: Азербайджану, Латвії, Молдови, Польщі та Туреччини.

Як лектори на семінар були запрошені представники від ЕС MOVE, Євроконтролю, організацій-провайдерів аеронавігаційного обслуговування (Нідерланди та Німеччина), а також посадові особи національних органів влади (Нідерланди) для обміну міжнародним і внутрішнім досвідом



у сфері сертифікації організацій-постачальників аеронавігаційних послуг і передовою практикою. Семінар очолив Д.Г. Бабейчук, заступник голови ДАА, який був його модератором за підтримки проектної групи ТЕМ-Т.

Презентації стосувалися чинних норм ЄК щодо сертифікації та ЄЄН, впливу цих норм на держави-члени ЄС і держави, які не є його членами, і обсягу застосування загальноприйнятої практики під час впровадження цих норм. Зокрема, увага приділялася сферам відповідальності і компетенції ННО і заходам, які повинні вжити організації-провайдери аеронавігаційного обслуговування під час підготовки сертифікації у таких галузях як контроль за безпекою і розслідування причин аварій.

Семінар завершився успішно: з ефективним діалогом зі слухачами та результативним обговоренням конкретних технічних тем.

Результатом проведеного семінару стало представлення аудиторії висновків, підготовлених спільно з доповідачами. У них наголошувалося на потребі перегляду національних нормативів і загальноприйнятої практики щодо сертифікації організацій-постачальників аеронавігаційних послуг і приведення їх у відповідність до нормативів ЄЄН, а також оптимізації аеронавігаційного обслуговування у регіональному контексті.

Науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи

Представники НАУ (Проректор з наукової роботи і персонал) здійснили ознайомлювальну поїздку у Нідерланди для вивчення можливостей співпраці з Лейденським університетом, Делфтським технологічним університетом та Національної Аерокосмічної Лабораторії NLR).

Особлива увага приділялася співпраці у сфері дослідницьких програм ЄК, пов'язаних з програмою «Єдине Європейське Небо II», і їхнім впливом на аеронавігаційні послуги в Україні. Було здійснено обмін інформацією щодо умов і можливостей проведення НДІДКР і чинних відповідних програм. Цим трьом закладам було представлено проект попередньої угоди. Подальша робота в цьому напрямку буде проведена під час IV Всесвітнього конгресу «Безпека в авіації та космічні технології», який відбудеться 21-23 вересня 2010 року в Києві. Група проекту ТЕМ-Т також братиме у ньому у цьому конгресі.

Лінія передачі даних «диспетчер – пілот»

Українська авіакомпанія «Аеросвіт» надіслала запит щодо участі у програмі ЄК/Євроконтролю з питань аналізу лінії передачі даних, а також допомоги ЄС у встановленні бортового обладнання.

Попередня спроба, яка мала місце минулого року, була безуспішною і не отримала підтримки ЄК, оскільки цією програмою можуть скористатися лише держави-члени ЄС. ДАА і «Аеросвіт» висловили стурбованість щодо обмеження фінансування ЄК для України, яка не є членом ЄС і не може взяти участь в оцінюванні лінії передачі даних і отримати допомогу у закупівлі бортової системи передачі даних. З огляду на необхідність у впровадженні єдиних європейських нормативів ЄК у повітряному просторі України, перегляд позиції ЄК був би досить доречним. Проектна група надаватиме підтримку у цих заходах.

Стадія 2: Розвиток аеропортів

Спираючись на нормативи, процедури і загальноприйняту практику, що застосовується керівництвом Амстердамського аеропорту та Управлінням цивільної авіації Нідерландів, було розроблено первинний інформаційний документ, який містить низку «Рекомендацій» для ДАА. У ньому розглядаються регуляторні аспекти, організаційні структури, питання контролю за безпекою і сертифікації служб наземного обслуговування на льотному полі аеропорту.

У результаті аналізу плану довгострокового розвитку аеропорту «Київ» (Жуляни) було виявлено, із врахуванням даних від компанії Airport Consulting Partners, що ймовірність залучення аеропортом міжнародного фінансування низька. Нині обсяг операцій в аеропорту незначний і в основному пов'язаний з авіацією загального призначення. Для забезпечення твердої фінансової



основи необхідний мінімальний обсяг денних регулярних рейсів.

Створення вантажного центру виглядає нереалістичним з огляду на незначну базу аеропорту в плані логістики/обробки вантажів. Аеропорт необхідно позиціонувати як першочерговий центральний діловий аеропорт Києва. Щоб забезпечити життєздатність аеропорту, йому доведеться конкурувати з аеропортом «Бориспіль», залучаючи бюджетних перевізників. Тому необхідно завершити реконструкцію всього аеропорту, заручившись підтримкою держави, що надасть можливість надійно конкурувати з аеропортом «Бориспіль».

Нещодавно було проаналізовано діяльність аеропорту «Харків». Невдовзі буде представлено відповідний звіт.

Стадія 3: Підвищення можливостей ДАА у сфері нагляду за забезпеченням безпеки

Нагляд за забезпеченням безпеки на аеродромах

Пропозиція проектної групи щодо внесення змін до Повітряного Кодексу та Авіаційних правил у частині сертифікації аеродромів була проаналізована на предмет впливу Регламенту ЄК 1108/2009 і зроблено відповідні зміни. У цьому регламенті ЄК містяться нові вимоги щодо гармонізації безпеки аеродромів і відповідних обов'язків EASA та національних органів, що здійснюють нагляд за забезпеченням безпеки.

Спираючись на загальноприйнятну практику держав ЄС, проектна група розробила Інструкцію із сертифікації аеродромів, в якій містяться внутрішні процедури та блок-схеми. Вона покликана допомогти інспекторам ДАА під час проведення аудиту й інспектування аеродрому в рамках процесу сертифікації, а також для проведення супутніх інспекцій на предмет дотримання відповідних правил техніки безпеки. Цей документ подано ДАА для коментарів.

Крім цього, проектна група розробила перший проект базової моделі («перелік технічних умов») для розробки українськими аеродромами Інструкції з управління безпекою на аеродромі, що є вимогою ЄС в рамках процесу сертифікації. Цей документ повинен бути остаточно доопрацьований у жовтні 2010 року.

Нагляд за забезпеченням безпеки аеронавігаційного обслуговування

Контрольний лист, який використовуватиметься для аналізу Повітряного Кодексу України та правил національного аеронавігаційного обслуговування на предмет відповідності стандартом ІКАО та ЄС, підготовлено й оновлено відповідно до Регламенту ЄК 1108/2009. ДАА надала чинні документи, які будуть піддані аналізу у наступному звітному періоді, а також забезпечила можливість зв'язку для надання допомоги проектній групі.

Здійснено поїздку на три (з п'яти) районних диспетчерських центрів (РДЦ) Украероруху з тим, щоб ознайомитися з їхньою організаційною структурою та оперативним обладнанням. Відвідані центри:

- РДЦ Київ
- РДЦ Дніпропетровськ
- РДЦ Сімферополь

Персоналу цих РДЦ було представлено презентацію PowerPoint про розробки в державах ЄС у сфері сертифікації послуг і підвищення ефективності шляхом об'єднання послуг (функціонального розподілу повітряного простору). Презентація завершилася низкою запитань, покликаних викликати обговорення майбутніх розробок в авіації, гармонізації з чинними і майбутніми нормами ЄС щодо авіаційної навігації, необхідності в експлуатаційній сумісності систем і процедур, а також оцінки безпеки нових технологій.

Оперативні пункти РДЦ обладнані сучасними радарми та автоматизованими системами керування повітряним рухом (АС КПП), встановленими Іспанською компанією INDRA (INDRA AIRCON 2000).



Загальне враження від цієї поїздки: РДЦ досить добре організовані оперативно-технічні центри з ефективним опрацюванням інформації та комплексним управлінням рухом цивільних/військових суден. Нинішні обсяги повітряного руху в Україні низькі. Тому, виходячи з прогнозованої інтенсивності повітряного руху в майбутньому, слід розглянути можливість об'єднання цих 5-ти РДЦ відповідно до принципу Єдиного Європейського Неба (ЄЄН II).

Персонал РДЦ має незначне уявлення про перспективи розвитку і не бере участі у технічних засіданнях Євроконтролю. Такі заходи знаходяться у виключній компетенції центрального офісу Укрероруху.

Підготовка працівників авіації

Концепція «підготовки інструкторів»

Відповідно до концепції «підготовки інструкторів» було вжито заходів, спрямованих на розробку спільно з місцевими експертами Національного авіаційного університету та за участі ДАА програми підготовки у сфері систем контролю за безпекою на аеродромах.

Програма підготовки, затверджена ДАА, складається з теоретичної частини і супутніх практичних занять. Керівництво програмою здійснюватиме НАУ на комерційній основі. Цільовою аудиторією курсу підготовки є керівництво та персонал аеродромів, відповідальний за політику у сфері техніки безпеки, контроль за безпекою на різних операційних рівнях, а також державні інспектори із нагляду за забезпеченням безпеки (ДАА). Очікується, що перші заняття НАУ проведе в жовтні 2010 року.

Спеціальні курси підготовки

Впродовж звітнього періоду були проведені такі курси підготовки:

- З метою розробки національної програми навчання у сфері управління аеропортом Авіаційна академія Нідерландів провела курс підготовки на тему «Передове управління аеропортом». Тривалість: 4 дні. Місце проведення: Амстердам, для 10 осіб.
- Підготовка інспекторів SAFA організацією JAA-TO для підвищення кваліфікації персоналу ДАА, які інспектують іноземні повітряні судна, що здійснюють рейси в Україну, на предмет безпеки відповідно до практики EASA і держав ЄС. Практична частина цього курсу була проведена в аеропорту «Бориспіль» (Боїнг 737). Тривалість: 4 дні. Місце проведення: Київ, МТЗУ, для 12 осіб.
- Курс підготовки з питань методів здійснення аудиту аеродромів, проведений JAA-TO, покликаний підготувати інспекторів аеродромів ДАА для проведення аудиту аеродромів у рамках процесу сертифікації і нагляду за забезпеченням безпеки аеродромів. Тривалість: 3 дні. Місце проведення: Нідерланди, для 4 осіб.
- 5 навчальних занять англійською мовою були проведені групою проекту ТЕМ-Т, зокрема у сфері аеронавігаційного обслуговування і спеціальних теоретичних тем. Тривалість: 3 години на кожне заняття. Місце проведення: Київ/МТЗУ, для 6 осіб з ДАА/Управління авіаційними потоками.

Регіональний навчальний центр JAA у Києві.

Було вжито заходів, спрямованих на створення основи для співпраці між Національним авіаційним університетом (НАУ) у Києві та JAA –TO¹, європейською організацією, яка пропонує тренінги у сфері технічної та оперативної авіації (близько 120 курсів), призначені для держав-членів ЄКЦА² (44 держави). Метою такої співпраці є підготовка національних інструкторів (на

¹ Joint Aviation Authority Training Organization (Організація підготовки кадрів Об'єднання адміністрацій цивільної авіації)

² Європейська конвенція цивільної авіації (European Civil Aviation Conference)



базі НАУ), вповноважених JAA на проведення навчання російською або англійською мовами. Навчання буде призначене для органів, що здійснюють нагляд за забезпеченням безпеки, представників авіаційної промисловості України і Східноєвропейського регіону.

Переговори проводилися у Хофддорфі (Нідерланди) і Києві (НАУ), і, спираючись на подібні домовленості із навчальними центрами у Лондоні, Сінгапурі та Белграді, НАУ та JAA-ТО узгодили Меморандум про співпрацю (МС), який був підписаний всередині липня. Його реалізація запланована на наступні місяці. Перші навчальні заняття заплановані на жовтень/листопад 2010 р.

4.8 Компонент 7: Міжгалузеві питання

Питання, які входять в цей компонент: мультимодальний транспорт, логістичні технології, пункти перетину кордону, ICT у транспорті та стратегія охорони навколишнього середовища у транспортній галузі і план дій.

Робота впродовж цього періоду зосереджувалася на питаннях пунктів перетину кордону, оскільки вони вважалися особливо важливими у світлі необхідності розбудови інфраструктури у зв'язку з проведенням чемпіонату «ЄВРО 2012». Як це не парадоксально, хоча й увага зосереджувалася на інтеграції до ЄС і перейнятті відповідних технологій перетину кордону, основним результатом дослідження стало те, що перевезення через кордон між Україною та ЄС в основному затримуються через повільне оформлення з боку ЄС.

Хоча й залишається значний простір для спрощення процедур, особливо пов'язаних із кількістю необхідних супроводжувальних документів, загальні результати таких вдосконалень в основному будуть помітні на морських, а не на сухопутних, кордонах (порти). Це відобразиться на скороченні часу зберігання контейнерів.

Загалом, прикордонна інфраструктура перебуває у прийнятному стані. Існує необхідність лише у незначних додаткових капіталовкладеннях. Пріоритетним є завершення чинних проектів.

У залізничній галузі немає жодних пріоритетних прикордонних проектів, оскільки для задоволення передбаченого попиту ресурсів достатньо.

Комплексний переглянутий Проміжний звіт 7.1 щодо прикордонних питань був завершений у червні 2010 р. і розісланий у липні. Він включає новий матеріал та рекомендації і є цілісним окремим звітом, в якому охоплюються основні прикордонні питання.

Етап 1: Мультимодальний транспорт

З метою визначення сумісності політики ЄС з поширенням мережі ТЕМ-Т на схід, мережі автомобільних та залізничних доріг узгоджувались з МТЗУ, щоб сполучення з Європейською мережею ТЕМ-Т і сумісність політики продовжувались через обговорення з кожним під сектором. Мультимодальний транспорт буде розглядатись окремо протягом Періоду 5 для оновлення вже зібраних даних та інформації по даному сегменту ринку.

Етап 3: Прикордонні питання

Відповідно до вимог ТЗ ця тема була повністю досліджена і задокументована у Проміжному звіті 7.1, який бу в поновлений і розповсюджений у липні 2010 р. для впевненості, що тема прикордонних питань представлена у чіткому вигляді.

Етап 4: Галілео

Робота повністю завершена, Проміжний звіт 7.2 подано на розгляд МТЗУ.



4.9 Компонент 8: Стратегія та план для галузі

Стадія 1: Підготовка плану негайних дій

Попередній міністр звернувся до Проекту через лист з запитом підготувати пропозиції щодо зменшення негативних наслідків фінансової кризи та проведенням негайних реформ.

Проект швидко підготував відповідь і представив робочий документ. Зрозуміло, що даний документ допоміг Міністру реалізувати деякі реформи, хоча після цього Проект не отримав прямого запиту щодо продовження плану дій.

В ході зустрічі 12 червня 2009 р. в офісі Генерального директора Одеського порту, Проект отримав прохання розробити стислий огляд нового законодавства щодо організації Спільних акціонерних компаній в Україні з особливим наголосом на компанії, що працюють в портовому секторі. Генеральний директор мав зустріч 16 червня 2009 р. з Першим Віце-прем'єр міністром, тому Проект надіслав листа з поясненням ситуації на 15 червня 2009р. Це було зроблено за участі юридичної фірми з Одеси і пізніше ми отримали подяку за консультацію.

Стадія 2: Стратегія транспортного сектору

Документ з транспортної стратегії був оновлений на основі коментарів, отриманих від інших залучених сторін, і переглянута версія була розповсюджена знов для огляду. Сподіваємось, що нова версія буде прийнята відповідними міністерствами і подана в Кабінет Міністрів. Це дасть можливість та інституціональні рамки для узгодження та реалізації стратегій кожної підгалузі. .

Стадія 3: Прогноз і баланс перевезень

План дій щодо запропонованих інвестицій, який повинна підготувати проектна група, буде значною мірою залежати від трьох факторів:

1. Поточного стану та пропускнуєї спроможності мережі.
2. Передбачуваного обсягу майбутніх перевезень.
3. Обсягу можливих доступних інвестицій.

Зараз відомий лише перший з вищеперерахованих пунктів. Інші два залежать від соціально-економічного розвитку, а характер та напрямок такого розвитку буде залежати від подій, що знаходяться поза сферою контролю проектної групи.

Обговорення з МТЗУ, що проведені протягом періоду, мали результатом узгодження критеріїв, які застосовані при розробці прогнозів та сценаріїв планування. Проект пропозиції буде розроблений Проектом у Періоді 5 для подальшого обговорення з МТЗУ та підгалуззями і узгодження впливу, який матимуть при визначенні проектів, спрямованих на поліпшення ситуації з вузькими місцями інфраструктури.

Існує кілька переліків проектів стратегічного значення. На серпень 2010 року заплановані зустрічі для визначення проектів, які відбиратимуться на основі чітких критеріїв і міжнародних стандартів.

Підхід полягає у розгляді альтернативних сценаріїв планування, що призведе до перерозподілу потоків руху по всій мережі. Проекти, які розглядатимуться в рамках плану дій, необхідно буде перевірити відповідно до кожного з цих можливих майбутніх перерозподілів перевезень. Проект, який має високі показники майже за усіма сценаріями розвитку, може вважатися менш ризикованим у порівнянні з проектом, який має високі показники тільки за одним або двома сценаріями. Таким чином будуть визначені найбільш надійні проекти, а також проекти, які мають більш високі ризики.



Зараз розглядаються чотири сценарії як основа для планування галузі. Впродовж 5-го звітнього періоду в рамках процесу моделювання перевезень будуть визначені різні моделі перерозподілу руху відповідно до кожного сценарію.

Готова модель дозволить змінювати припущення щодо таких факторів, як майбутня вартість перевезень за видами транспорту, для відображення результатів альтернативних варіантів політики. Цей процес дозволить виконати аналіз варіантів політики та призведе до визначення нових проектів, для яких виникне необхідність у подальшому визначенні пріоритетності за видами транспорту для забезпечення їхньої взаємної сумісності. Наприклад, розвиток порту повинен мати зв'язок із вчасним розвитком доступу до залізничної та дорожньої інфраструктури.

Інформаційна система, підготовка якої ведеться, може використовуватися для прогнозування та визначення балансу між видами транспорту і повинна бути передана МТЗУ після завершення Проекту. Додаткові вимоги стосовно підготовки персоналу МТЗУ та/або його підрозділів повинні бути виконані для підвищення результативності Проекту.

Прогнозування руху продовжується, його завершення очікується у Періоді 5.

Стадія 4: План дій

Мета даної стадії полягає у розробці короткострокового та довгострокового плану дій для інтеграції транспорту в мережу ТЄМ-Т та розробити загальний перелік пріоритетних проектів. Це також обумовлює підготовку пропозицій щодо джерел фінансування та схем фінансування таких проектів. Попередні плани вже розроблені, але очікують обговорення з Міністром та вищою ланкою посадовців для урахування їх пріоритетів та стратегії.

4.10 Компонент 9: Підготовка і навчання кадрів

Стадія 1: Підготовка та організація

Попередній начальник Управління кадрів МТЗУ призначений на посаду заступника начальника. На серпень 2010 року заплановані зустрічі щодо продовження роботи над системами управлінського контролю, на які було отримано запит у 2009 р.

Зокрема, у грудні 2009 р. Управління кадрів МТЗУ мала прохання стосовно єдиної бази даних для реєстрації всієї інформації з управління кадрів, у тому числі щодо тренінгів персоналу.

Проект провів певний обсяг робіт з оцінки кошторису, але начальник УК на той час затримувався з рішенням. Проте, наразі вона призначена на посаду заступника начальника і висловила бажання повернутись до теми реалізації бази даних. Це вже обговорювалось на зустрічі і рішення буде прийнято протягом наступного звітнього періоду.

Стадія 2: Аналіз потреб у навчанні і стратегія проведення навчання

Зведена інформація про проведені тренінги до цього часу і заплановані навчання міститься у Додатку Е.

На вимогу МТЗУ необхідно провести навчання для певної групи осіб з підготовки проектів відповідно до міжнародних стандартів, які відповідатимуть вимогам міжнародних фінансових установ в Україні. Ці заходи були погоджені і заплановані на листопад 2009 р. Впродовж 4-го звітнього періоду було проведено два заняття. Хоча ці заняття принесли значну користь для кандидатів, відібраних МТЗУ, (на основі отриманого звіту з оцінкою), головні особи, відповідальні за прийняття рішень у транспортній галузі, не були на них присутні. Тому ці заняття мали незначний вплив на галузь.

Тепер, після призначення попереднього начальника Управління кадрів МТЗУ на посаду заступника, ми повторно проаналізуємо план, за яким Управління кадрів Мінтрансу буде відігравати провідну роль у координації та здійсненні аналізу потреб у навчанні щодо **всіх програм підготовки**.



Крім цього, будуть проаналізовані дискусії щодо створення проектною групою бази даних для використання Управлінням кадрів МТЗУ.

Стадія 3: Впровадження програми підготовки

Відповідний план міститься у Додатку Е, але кілька нових ініціатив стосовно тренінгів для морського та залізничного транспорту знаходяться наразі в процесі розробки, або для реалізації у Періоді 5, або можливого відкладення до періоду продовження проекту.

5 Заплановані заходи на наступний 5 звітний період - до грудня 2010 року

5.1 Загальне

Проміжні звіти по всіх аспектах Проекту розроблено і вони сформуєть основу для подальших обговорень у звітному періоді 5, результатом чого стане проведення конкретних тренінгів та формулювання стратегій підгалузей.

Протягом звітнього періоду 2 проведено ретельний перегляд документів, що видаються Проектом з метою консолідації Технічних записок та Робочих документів у більш відповідні серії звітів. Додаток G представляє стан таких документів на кінець звітнього періоду 4.

5.2 Заплановані документи Проекту

При наближенні Проекту до його завершальної стадії підіймається багато спільних для усіх підгалузей питань, а саме, потреба у зміні законів та покращанні інвестиційного клімату в Україні шляхом забезпечення стимулювання та гарантій безпеки у партнерських справах. На додаток, існує потреба у тому, щоб транспортні підгалузі були частиною чітко визначеного транспортного плану та надання їм повноважень прийняття рішень подальшого розвитку, узгодженого з затвердженим планом. Через зміну уряду, яка відбулася у лютому 2010 року, усі попередні плани зараз підлягають перегляду у звітному періоді 5.

6 Заплановані заходи у звітному періоді 5

6.1 Компонент 1: Транспортна політика

Проміжний звіт 1.1 Інституціональні засади та законодавство у транспортному секторі

Рекомендації цього звіту повинні враховувати документ транспортної стратегії, який МТЗУ подав на узгодження з іншими міністерствами. По завершенню розробки документу та його ухваленню він буде мати вплив на структурні за законодавчі зміни в транспортному секторі, які необхідні для успішної реалізації політики галузі.

Проект рекомендацій буде обговорений з МТЗУ, а також на Робочих групах з висновками, оснований на консенсусі між усіма зацікавленими сторонами. Цей процес може потребувати певного часу, а також може знадобитися подальше вивчення деяких аспектів протягом певного періоду, через затримку звіту до остаточного визначення майбутньої політики сектору. Зв'язки між документом Стратегії МТЗУ та індикаторами БПС, що показуватимуть який досягнуто прогрес, обговорення на тему транспортної політики України, цілі, які ще потрібно визначити і зміни, що необхідні за інституціональною реформою, та законодавство, будуть темами подальших зустрічей та засідань протягом Періоду 5. Реалізація узгоджених планів очікується протягом запланованої фази продовження Проекту.

Проміжний звіт 1.2 Транспортна статистика

Проміжний звіт 1.2 завершений англійською мовою та переклад звіту планується на серпень 2010 року.



Багато роботи було проведено для досягнення результатів в узгодженні статистичної звітності з поточними європейськими практиками. Все ще існують прогалини в опублікованій інформації; шляхи усунення цих недоліків будуть вивчатися.

Проміжний звіт 1.3 Інтегрована транспортна політика

Після подання транспортної стратегії, підготовленої МТЗУ, в Кабінет Міністрів України для ухвалення та погодження пропозицій щодо її реалізації, Проект використовує остаточний документ як основу для її інтеграції зі стратегіями підгалузей.

Це передбачається протягом Періоду 5, тому всі існуючі Проміжні звіти будуть переглянутими, і входитимуть до проектів фінальних звітів, як доповнення звіту Національної Транспортної Стратегії, який надасть рекомендації по 6 стратегіях підгалузей, як це вимагається Технічним Завданням.

6.2 Компонент 2: Залізничний транспорт

Протягом звітної періоду 5 Проект очікує більш тісну співпрацю з МТЗУ та УЗ, що пов'язано з призначенням нового голови департаменту. Обмін інформацією відбувається своїм шляхом та Проект очікує більш тісної співпраці.

Проміжний звіт 2.1 Пропозиції для послуг швидкісних пасажирських перевезень

УЗ має велике бажання розвинути послуги швидкісних пасажирських перевезень, проте поточне визначення таких перевезень відрізняється від європейського розуміння таких послуг. Це питання буде вивчатися і надалі для з'ясування того, що можна зробити у контексті існуючих фінансових умов.

Проміжний звіт 2.2 Стратегія інтеграції ЄС

Інтероперабельність деталізована у проміжному звіті та буде надалі обговорюватися більш детально, як тільки більш тісні контакти встановляться з УЗ. **Технології, які використовуються на пунктах перетину кордону**, будуть пов'язані з заходами Компоненту 7.

Гармонізація правил та стандартів – українська ситуація сьогодні обумовлює обов'язкову відповідність специфікаціям ГОСТу (сумісність з країнами СНД). З цієї відправної точки було розроблено проміжний звіт з покращення інтероперабельності з Транс-Європейськими залізничними мережами як міцну основу для подальших обговорень в рамках Робочої групи.

Логістичні центри та обробка вантажів – поточна політика УЗ щодо забезпечення логістичних центрів та сприяння інтермодальному транспорту буде вивчена та отримає тлумачення, разом з розташуванням таких центрів, обсягами руху та планами майбутнього розвитку. Таким чином, це буде внеском до загального вивчення мультимодального транспорту, що покривається Компонентом 7 та детально розглянеться в рамках цього компоненту протягом 5-го звітної періоду.

Збереження енергії – більшість принципово важливих залізничних шляхів мережі УЗ вже електрифіковані або у процесі електрифікації, що призведе до покращення екологічних аспектів. Сучасні локомотивні технології, як електричні так і дизельні, пропонують суттєвий набір шляхів зменшення споживання пального. Пропозиції, які можуть мати найбільш швидкий та сильний вплив, будуть вивчені протягом звітної періоду 5 для з'ясування потреби у зовнішньому фінансуванні.

Проміжний звіт 2.3 Реструктуризація залізниці

Існуючі організації – було розроблено робочий документ для подальшого обговорення та для забезпечення правильного взаємного розуміння поточної ситуації, цілей реформування та



пропозицій, що розглядаються. Ця складна тема є частиною запланованого перегляду через зустрічі з представниками МТЗУ та УЗ, що заплановані на 5-ий звітний період.

Пропозиції по реструктуризації – підвищення конкурентоспроможності на ринку залізничних послуг є метою політики ЄС та вважається, як МТЗУ, так і УЗ, потенційною перевагою для України. Огляд ситуації в Україні та можливі рішення проблем готові для обговорення протягом 5-го звітного періоду.

Швидке прийняття Україною європейського законодавства є доцільним, оскільки існує багато кроків, які необхідно зробити для процесу гармонізації. Отримані до кінця звітного періоду 4 висновки будуть включені у подальший Звіт Проекту про хід роботи 5-го періоду.

Корпоратизація та фінансова свобода – УЗ сьогодні є інструментом Уряду, який управляє шістьма регіональними залізницями. Існує потреба у більш комерційному підході всього залізничного сектору для того, щоб залізниця могла бути конкурентоспроможною на ринку транспорту, який постійно змінюється. Питання стосовно того, як це може бути зроблене, вже визначені для обговорення протягом звітного періоду 5.

Перехресне субсидування пасажирських перевезень – дане питання вже обговорюється протягом тривалого часу і знов буде розглядатися в контексті нової ситуації протягом звітного періоду 5, за умови бажання змін на залізничному транспорті. Існує потреба не тільки в запровадженні більшої кількості пасажирських перевезень на комерційній основі, а і у підтримці соціально необхідних, проте неприбуткових, послуг через договір про Обов'язки по наданню населенню послуг.

Експерти Проекту вважають, що це є основним питанням для майбутнього розвитку української залізниці як комерційної установи, яка заохочує конкуренцію на своїй мережі відповідно до європейської моделі.

Це питання було визначено учасниками Робочої групи з питань залізничного транспорту ключовим. Більш того, МФУ продовжують просувати зміни у бухгалтерії (фінансової звітності) для запровадження більшої прозорості та відповідності до стандартів ЄС, у той час, коли багато джерел фінансування капітальних інвестицій будуть надавати свої пропозиції, базуючись на такій реформі.

6.3 КОМПОНЕНТ 3: ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

Проміжний звіт 3.1 Будівельні стандарти

Проміжний звіт було розроблено за особливим запитом Укравтодору щодо «стандартів та вартості будівництва автодоріг» та задовольнив їх вимоги.

Проміжний звіт 3.2 Управління дорогами

Практики утримання та стандарти, можливості залучення зовнішніх підрядників - утримання автодоріг все ще переважно виконується державним сектором; та для певних заходів існує потреба у поширенні можливостей участі приватного сектору та запровадженні конкуренції для забезпечення використання кращих практик та співвідношення ціна-якість. Політика Укравтодору може змінитися в результаті призначення нового Голови і вже заплановані зустрічі для визначення планів на майбутнє.

Пропозиції щодо децентралізації та реорганізації – різноманітні пропозиції були озвучені протягом останніх років, проте кінцевого рішення прийнято не було.

Безпека дорожнього руху - команда Проекту працює з Українською Асоціацією Безпеки Дорожнього Руху (УАБДР) для організації неприбуткового інституту з безпеки дорожнього руху. Такий інститут буде проводити дослідження відповідно до найкращих міжнародних практик для реалізації заходів, необхідних в Україні, та запроваджувати найкращі практики у навчанні водіїв та оцінці їхніх вмінь, проектуванні доріг, включаючи аудит безпеки дорожнього руху, навчання



безпеці дорожнього руху та поставарійного обслуговування та послуг. Огляд даних з львівського пілотного проекту з безпеки дорожнього руху буде проведено протягом звітного періоду 5.

6.4 Компонент 6: Автомобільний транспорт

Проміжний звіт 4.1 Ринок автомобільного транспорту

Внутрішній ринок залишається неструктурованим та погано контролюється, і це визнається усіма в галузі. Збори з користувачів доріг обговорюються та можуть бути скасовані, незважаючи на те, що від автомобільного транспорту, включаючи приватний, очікується внесок до загальних надходжень від податків. Проте також необхідно частково компенсувати вартість обслуговування автодоріг, що сплачується суспільством.

Ще одним питанням є нерівномірне оподаткування різних класів операторів автомобільного транспорту, що може спричинити спотворення ринку і отже потенційну неефективність. Визначення багатьох питань викладені у Проміжному звіті та будуть обговорюватися протягом звітного періоду 5.

6.5 Компонент 5: Морський та річковий транспорт

Проміжний звіт 5.1 Реформа та план дій політики морського транспорту

Конкурентоспроможність та робота ключових морських портів - аналіз завершено і результати розповсюджено.

Робота внутрішніх транспортних сполучень – цей аналіз було переорієнтовано на дослідження річкового транспорту протягом наступного періоду на додаток до інтермодального аналізу. Відомо, що в декількох портах є невідповідність між спроможністю порту та внутрішніх транспортних системах в цих зонах. Такі проблеми будуть визначені і відповідні рекомендації будуть розроблені.

Попит на рух включаючи транзит – цю роботу було розпочато шляхом встановлення бази даних, в яку зараз вноситься уся наявна інформація. Інформація по транзитним пересуванням на цей період все ще не отримана, при отриманні вона буде внесена до моделі. Перший проект моделі був розроблений протягом 4-го звітного періоду в рамках компоненту 8. Більш ґрунтовна робота майбутнього руху також розпочата в контексті діагностики річкового транспорту, очікувані результати будуть відображені у наступному звітному періоді в рамках звіту по діагностиці річкового транспорту.

Політика та план реформування – цей процес вже було завершено і проект версії такого звіту буде частиною звіту з діагностики річкового транспорту та буде готовий протягом наступного звітного періоду. Цей звіт з діагностики, разом з документом політики морського транспорту, буде представлено протягом наступного звітного періоду для обговорення на зустрічах Робочої групи.

Проміжний звіт 5.2 Управління портами

Рекомендації по законодавству, портовим послугам, оцінці адміністрації портів та гармонізація з ЄС/ВТО

Дослідження по всіх цих аспектах завершено і кінцеві результати було представлено у стислому звіті (**Документ політики морського транспорту**: Висновки та рекомендації для сталих реформ політики), поданому у липні 2010 року. Ми очікуємо на коментарі.

Аналіз внутрішніх водних шляхів, прогнози річкового руху та оцінка потреб внутрішніх водних шляхів, так само як і розробка політики та стратегії розвитку сектору, буде розроблено протягом 5-го звітного періоду.



6.6 Компонент 6: Аеропорти та авіаційний транспорт

Проміжний звіт 6.1: Доступ до ринку

В контексті реалізації положень Єдиного Європейського Неба та технічного завдання Проекту ТЕМ-Т увага буде приділятися будь-яким заходам, що будуть результатом висновків семінару з сертифікації постачальників аеронавігаційних послуг, який було проведено у Києві 12 та 13 липня 2010 р.

Проміжний звіт 6.2 Аеропорти

Відповідно до пріоритетів, визначених ДАА, аналіз планів розвитку аеропортів для останніх 2 аеропортів буде проведено протягом звітнього періоду 5. Звіти, розроблені на даний час, були високо оцінені ДАА.

Проміжний звіт 6.3 Підвищення спроможності ДАА у виконанні функції нагляду

Проект ТЕМ-Т забезпечить підтримку в аналізі українського повітряного кодексу у тісній співпраці з ДАА та під наглядом заступника голови ДАА. Протягом такого аналізу буде застосовано перелік пунктів, що використовуюється ІКАО та регламентами ЄС.

Проект проведе огляд положень аеронавігаційних послуг і, на основі загальноприйнятих практик країн ЄС. Проект має намір розробити у співпраці з ДАА довідник з проведення сертифікації аеронавігаційних послуг як рамковий документ для ДАА. В цьому напрямку ТЕМ-Т буде продовжувати наполегливу роботу до кінця 2010 року. У зв'язку з цим співпраця з ДАА та Уркаерорухом вважається необхідною для успішного проведення роботи.

В рамках 4 тренінгової програми ТЕМ-Т інспектори ДАА приймуть участь у тренінговому курсі з управління безпекою, що проводиться JAA-ТО безпосередньо для інспекцій управління польотами на авіалініях.

Співпраця з Європейською агенцією з авіаційної безпеки буде ініційована для проведення тренінгу інспекторів SAFA (оцінка безпеки іноземних літаків) на робочому місці, що буде проведений старшим інспектором SAFA Державної адміністрації країни-члена ЄС.

Для реалізації тренінгової програми ECAC (Європейської конференції цивільної авіації) за участі персоналу ДАА (приблизно 40 кандидатів) у тренінгах JAA-ТО Проектом буде ініційована відповідна робота.

У зв'язку з очікуванням на ухвалення продовження Проекту ТЕМ-Т первинна програма на 2011 рік розроблена з особливою увагою до нагляду за безпекою управління польотами та питаннями навколишнього середовища.

6.7 Компонент 7: Мультимодальний транспорт

Проміжний звіт 7.1 Мультимодальний транспорт

Політика мультимодального транспорту: стандартизація; контейнеризація; транзитні переміщення - повноцінний Проміжний звіт було розроблено протягом 4-го звітнього періоду і Проект забезпечує відповідні внески до проведених конференцій. Протягом 5-го звітнього періоду робота буде концентруватися на транзитному транспорті та майбутньому розвитку контейнерних послуг. Це буде пов'язано з прогнозом руху, який розробляється в рамках інших компонентів.

Логістичні технології: регіональні питання; ефективність роботи; модернізація - повний звіт було розроблено протягом 3-го звітнього періоду і подальшу роботу було відкладено через поточну роботу над «Міжнародними логістичними центрами для західних країн СНД та Кавказу» та проектів Твінніг, які проводять тренінги з управління логістикою. На 5-ий період планується проведення подальшої співпраці з логістичним сектором, і також буде розроблено оновлений проміжний звіт, який зосереджуватиметься на рекомендаціях стосовно розміщення та надання



пріоритетів для національних та міжнародних логістичних центрів та ролі МТЗУ у їхньому майбутньому розвитку.

Прикордонні питання: уніфікувати процедури з ЄС; покращення мультимодального транспорту біля кордонів - після розробки переглянутого проміжного звіту з прикордонних питань, робота протягом 5-го звітного періоду буде залежати від реакції на цей Звіт та майбутніх планів і політики нового Міністра. За планом у вересні 2010 року повинна відбутися презентація ключових аспектів.

6.8 Компонент 8: Стратегія та план дій

Проміжний звіт 8.1 Стратегічне планування

Вивчення мережі - на даному етапі мапи є погодженими та ухваленими Укравтодором та УЗ. На них визначені автомобільна та залізнична мережі, які включаються до пропозицій щодо інтеграції ТЕМ-Т. Мапи існують у завершеному форматі та їх було розповсюджено.

Автомобільна та залізнична мережі - база даних для автомобільної та залізничної мереж існує та поповнюється новою інформацією для створення основи, на якій буде розроблятися стратегічне планування у подальшому. Сюди входять технічні параметри інфраструктури та інтенсивність руху на цій інфраструктурі.

Попередній довгий список проектів - база даних зараз створюється і в неї будуть внесені усі відомі проекти. Додаткові потенційні проекти з підсекторів транспорту будуть додані по мірі надходження. Здається, що по розробленню попереднього техніко економічного обґрунтування було проведено не багато роботи, і таким чином саме це стане предметом подальших тренінгів протягом наступного періоду.

Планування сценаріїв розвитку транспортного сектору – протягом 5-го звітного періоду буде розроблено сценарії, які будуть представлені в рамках процесу прогнозування. Додаткові деталі можна подивитися у Додатку Е.

6.9 Компонент 9: Тренінги та навчальні тури

Проміжний звіт 9.1 та 9.2 поєднані: Аналіз потреб в навчанні та тренінги.

Аналіз потреб у тренінгах - готовий і відповідні результати розповсюджені.

Запропоновані тренінги - на основі потреб у тренінгах та додатковій інформації план тренінгів було погоджено з МТЗУ для початку роботи по додаткових специфічних тренінгових курсах, погоджених протягом звітного періоду 4 до грудня 2010 року. Такий початковий тренінг вже було проведено та буде оцінено для забезпечення того, щоб подальші тренінги відповідали масштабу та глибині, що вимагаються. Попередні пропозиції вже готові.

Запропоновані навчальні тури – плани навчальних турів для персоналу МТЗУ, який візьме участь у початкових тренінгах, зараз готуються з метою їх конкретної реалізації протягом 5-го звітного періоду. Більш детальну інформацію можна знайти у програмі тренінгів.

7 Заплановані заходи на період продовження Проекту

Українська сторона все ще не надала кінцевого підтвердження продовження Проекту з 31 грудня 2010 року до 31 грудня 2011 року, хоча МТЗУ, Делегація ЄС та Брюссель вже погодилися на продовження. На скільки ми розуміємо, продовження Проекту планується без додаткового фінансування. Таке рішення було прийнято для того, щоб дні, які не використовуються в рамках первинного плану Проекту через повільний його початок та пізніші затримки через зміну уряду у лютому 2010 р. та змінами у керівництві МТЗУ і підгалузях.

Була досягнута домовленість, що після підписання продовження фінансової угоди (FA (NAP 2005)), буде прийнято додаток на продовження контракту проекту. Деталі продовження Проекту



ще не обговорювались, проте очікується, що робота буде фокусуватися на Компонентах 1, 8 та 9. Такий вибір охоплює усі питання політики, законодавчі, інституціональні та фінансові питання паралельно з розробленням транспортної стратегії та плану дій. Тут також включені усі елементи управління кадрами та тренінгів, та, наскільки ми розуміємо, також буде включений запит від Делегації ЄС для моніторингу ефекту індикаторів БПС.

Детальний план дій буде розроблений протягом звітного періоду 5 для визначення чіткого розподілення днів на кожен сектор та експертів, які повинні брати участь у подальшій роботі. Такі експерти будуть обрані з поточної команди Проекту.

Внаслідок затримки у проведенні погоджених та запланованих зустрічей через зміни в Уряді з січня 2010 року, певна кількість додаткових робочих днів була зекономлена, і вони будуть використані протягом продовження Проекту.



8 ДОДАТОК А: Форми планування Проекту ЄС

8.1 ФОРМА 2.2. Звіт про хід проекту

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 : 1 лютого - 31 липень 2010 р.				Підготовлено: 31/07/10				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.																	
		ГРАФІК										ВНЕСКИ					
		1 лютого - 31 липень 2010 р.										ПЕРСОНАЛ Консультанта ЄК		Обладнання та матеріали	ІНШЕ		
No	ДІЯЛЬНІСТЬ	лютий		березень		квітень		травень		червень		липень		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	230	207	Поїздки поза межі Києва	
K2	Вибрані заходи і реформи залізничного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	201	139		
K3	Вибрані заходи і реформи автодорожньої інфраструктури	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	240	183		
K4	Вибрані заходи і реформи автомобільного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	160	102		
K5	Вибрані заходи і реформи морського транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	210	273		
K6	Вибрані заходи і реформи аеропортів і авіаційного транспорту	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	170	237		
K7	Міжгалузеві питання	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	170	132		
K8	Стратегія сектору і план дій	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100	92		
K9	Розвиток і навчання кадрів	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	120	121		
														1601	1486		



8.2 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 : 1 лютого - 31 липень 2010 р.		Підготовлено: 31/07/10		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	120	112	452	108	
Ключовий дорожній експерт	240	50	50	231	9	
Ключовий експерт по залізницям	440	44	6	173	267	
Ключовий морський експерт	460	80	77	232	228	
STE – Старший експерт	2 300	352	371	1 250	1 050	
LTE молодші експерти	2 000	345	364	1 610	390	
STE Молодший експерт	1 500	610	506	1 200	300	
Всього	7 500	1601	1 486	5 148	2 352	
ОБЛАДНАННЯ І МАТЕРІАЛИ						
Всього		--	None	None		
ІНШІ ВНЕСКИ						
Керуючий комітет	350,000	125,000	106,112	141,998	208,002	
Відрядження поза межі Києва	25,000	4,000	2,315	6,458	18,542	
Добові	175,000	30,000	24,264	64,283	110,717	
Всього	550,000	159,000	132,691	21,739	337,261	



8.3 FORM 2.4 Звіт про результати

Назва проекту : Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т		Номер проекту EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка : 1 / 3	
Підготовлено: 31 липня 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	
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 завершено у червні 2010	
1-й 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		Ні				Процес збору даних наразі узгоджений, і база наразі заповнюється інформацією з усіх транспортних секторів	



Назва проекту : Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т		Номер проекту EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка : 1 / 3	
Підготовлено: 31 липня 2010 р.				Консультант ЄК : Корпорейт Солюшенз Лтд			
Результати		Відхилення від плану + або - %		Причина відхилення		Коментарі щодо перешкод і припущення	
Визначені необхідні тренінги		Ні				Розпочато навчання в третьому періоді і посиляться в четвертому періоді.	
Визначена національна транспортна політика		Ні				За підтримки Проекту ТЕМ-Т та Твіннінг проекту МТЗУ було розповсюджено документ стратегії у листопаді 2009 р. Переглядалась декілька разів, зараз переглядається остаточна версія за липень 2010 року.	
Національна транспортна стратегія визначена через формулювання стратегій підсекторів і мультимодальних стратегій.		Ні				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		Ні				Цей результат залежить від успішного виконання інших стадій	
Складений перелік пріоритетних інвестиційних проектів		Ні				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.	



Назва проекту : Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЕМ-Т		Номер проекту EuropeAid /124964/C/SER/UA		Країна: Україна		Сторінка : 1 / 3	
Підготовлено: 31 липня 2010 р.				Консультант ЄК : Корпорейт Солюшенз Лтд			
Результати		Відхилення від плану + або - %		Причина відхилення		Коментарі щодо перешкод і припущення	
Проведені тренінги, навчання і курси		Ні				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 та у 5-му періоді	
2-й Звіт про хід реалізації проекту		Ні				Подано вчасно і прийнято	
3-й Звіт про хід реалізації проекту		Ні				Подано вчасно і прийнято	
4-й Звіт про хід реалізації проекту		Ні				Подано вчасно	



8.4 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 серпня – 31 грудня 2010 р.			Підготовлено: 31/07/10				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						
			1 серпня – 31 грудня 2010 р.					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	103		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	22					
		Молод	X	X	X	X	X	X		130				
3	Дорожня інфраструктура	Старш	X	X	X	X	X	X	28					
		Молод	X	X	X	X	X	X		110				
4	Автомобільний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	45				Матеріали для засідань робочих груп	Відрядження і добові на поїздки за межі Києва
		Молод	X	X	X	X	X	X		100				
5	Морський транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	48					
		Молод	X	X	X	X	X	X		133				
6	Аеропорти і авіаційний транспорт	Старш	X	X	X	X	X	X	98					
		Молод	X	X	с	X	X	X		100				
7	Міжгалузеві питання	Старш	X	X	X	X	X	X	75					
		Молод	X	X	X	X	X	X		50				
8	Стратегія сектору і план дій	Старш	X	X	X	X	X	X	86					
		Молод	X	X	X	X	X	X		50				
9	Розвиток кадрів	Старш	X	X	X	X	X	X	10					
		Молод	X	X	X	X	X	X		90				
ВСЬОГО:									515	813				



9 ДОДАТОК В

Проміжний звіт 1.2 Стислий виклад

9.1 Передумова

Загальною метою проекту є підсилення транспортного сектору шляхом надання підтримки МТЗУ в Україні у розвитку та реалізації Стратегії та Плану Дій інтеграції транспорту у Транс-Європейську транспортну мережу (ТЄМ-Т).

Робота структурована навколо дев'яти компонентів, серед яких один (Компонент 1) стосується політики, законодавства, інституціональних та фінансових питань. В рамках цього компоненту (Компонент 1) статистичний елемент повинен:

- Проаналізувати українську методологію статистики та її відповідність з ЄС;
- Розробити рекомендації для гармонізації статистичної методології з європейською.

Проект також отримав запит створити базу даних для прогнозування та оцінювання можливих шляхів розвитку транспорту. Цей аспект роботи виконується окремо і цей звіт стосується двох завдань, зазначених вище.

9.2 Структура звіту

Проект звіту створений як документ консультанта, крок вперед для підготовки огляду, який покаже джерела та доступність транспортної статистики в Україні. Він розподілений на три основні частини: для залізничного транспорту, для автомобільного транспорту та для внутрішнього водного транспорту. Авіація, каботаж та інша транспортна статистика не включена на цьому етапі.

В рамках кожної секції, була використана стандартна статистична термінологія ЄС з документу Глосарію Транспортної Статистики UN/ECE, EU/Eurostat/ECMT, 3 видання, 2003). Потім йде вказівка на те, чи відповідає українська статистична методологія цим заголовкам у цілому, чи частково, або чи в Україні використовуються альтернативні визначення, чи така статистика не збирається взагалі.

9.3 Наступні кроки

Протягом наступної фази проекту, цей документ буде обговорено з Державним Комітетом Статистики, МТЗУ та іншими з метою досягнення наступних результатів:

- Виправлення будь-яких помилок та заповнення прогалін;
- Вказування на шляхи отримання статистики (з яких видань, веб сайтів, і т ін.)
- З'ясування та визначення джерел інформації
- Розгляд будь-яких питань стосовно надійності отриманої інформації
- Встановлення засобів заповнення прогалін у необхідній інформації
- Прийняття відповідних рекомендацій

Будь-які коментарі по цьому документу або на тему транспортної статистики в Україні взагалі повинні направлятися Керівнику Проекту

Лес Чізмен: L.cheesman@ten-t.org.ua or Lescheesm@aol.com



10 ДОДАТОК С:

Звіт з прикордонних питань 7.1. Стислий виклад

Технічним завданням передбачено вивчення консультантом потреб та заходів по уніфікації технологій прикордонного пропуску зі стандартами ЄС, а також розробка заходів щодо покращення мультимодальних (припускаються інтермодальні) операцій на прикордонних територіях та визначення пріоритетних напрямків розвитку інфраструктури та співпраці. Замовником проекту виступає Міністерство транспорту, хоча проведення робіт у відповідності з Технічним завданням стикається з багатьма серйозними проблемами, оскільки відповідальність за прикордонну сферу переважно зконцентрована в рамках повноважень інших міністерств. В цьому Проміжному звіті викладено початкову оцінку всього середовища прикордонного пропуску, опис поточного стану справ та виокремлення ключових проблемних питань, вирішення яких необхідне з часом для спрощення торговельного та транспортного рухів в напрямку розширеної Транс-Європейської транспортної мережі. Наміром цього Звіту є збалансування відомчих бачень зі щоденним досвідом користувачів пунктами прикордонного пропуску.

10.1 Частина 1

На першому етапі була проведена оцінка чотирьох типів пунктів прикордонного пропуску, а саме повітряних, морських, автомобільних та залізничних. Що стосується міжнародних аеропортів, то саме тут відбулися найбільші покращення в процесі обслуговування пасажиропотоків, методологія та проведення якого співвідносні з європейськими. Митне оформлення вантажу залишається менш оптимальним, незважаючи на високий рівень обслуговування. Але саме митне очищення вантажів в головних морських портах країни і є ключовою проблемною зоною, що негативно впливає на ведення національної торговельної діяльності та призводить до збільшення витрат на транзакції. Це призводить і до довгих термінів зберігання вантажів у портах, особливо на основних контейнерних терміналах, де контейнери з імпортом знаходяться до 22-25 днів, що більше, ніж удвічі довше за середній показник в ЄС.

Митне оформлення на автомобільних пунктах пропуску тенденційно є найбільш характерним та визначним через свою взаємодію з населенням під час обробки пасажиропотоків. Довгі затримки трапляються на західних кордонах, особливо з Польщею, меншою мірою це стосується кордонів з Угорщиною, у вихідні та святкові дні через так званий ефект «годин пік», коли попит на пропуск значно перевищує можливості самого пропуску і трапляється, що по обидва боки кордону. Повільне виконання процедур митного оформлення вантажопотоку також призводить до виникнення довгих черг з автопричепів на під'їзних дорогах до кордону. Митне оформлення пасажирів на залізничних пунктах пропуску майже скрізь відповідає практиці ЄС. Затримки з вантажопотоками, що інколи виникають, насправді не є критичними, якщо брати до уваги потенційно можливі затримки інших операторів.

Прикордонні проблеми зазвичай є відображенням більш широких проблемних питань у сфері прикордонного митного оформлення. Перш за все, це кількість організацій та установ, зайнятих у цій сфері. В ЄС їхня кількість була зменшена, завдяки новим підходам, таким як, наприклад, правило «єдиного вікна» та впровадженню ширших управлінських технік. В той час, як в Україні кількість посередників вказує на протилежну тенденцію. Результати досліджень міжнародних оглядачів підтверджують саме такий стан справ. Обґрунтуванням кількісного зросту є не те, що додаткові служби можуть надавати послуги у відповідь на визначенні потреби, а радше, що вони можуть частково базуватися на «можливості» отримати частину прибутку від імпорту. Наступна значна проблема - це високі вимоги до надання необхідної документації, кількість якої вдвічі більша, ніж та, що вимагається в країнах-членах Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (ОЕСР). Отримання всіх цих різних документів забирає багато часу, і як підтверджують проведені дослідження, саме воно і спричиняє виникнення більшої частини затримок при розмитненні вантажів, бо часу на отримання та подачу документів витрачається більше, ніж на саму процедуру фізичного виконання обробки вантажу. Вирішення причини, викладеної нижче у простій формулі, полегшить ведення торговельних операцій: більше прикордонних організацій =



ускладнення процедур митного оформлення = затримки, пов'язані з отриманням усіх необхідних підписів та печаток = додаткові витрати + перевантаженість кордону.

Законодавче врегулювання прикордонних питань є дуже значним та комплексним, що на пряму виливається у всі розбіжності при його застосуванні органами влади та більш низькою відповідністю законодавству на рівні посередників, які часто не розуміють всіх діючих вимог. Ситуація загострюється ще й додатковими законодавчими актами, які затверджуються в терміновому порядку. Така пересторога є потенційною проблемою в управлінні. Прояви корупції, включно з шахрайством з вимусу або за змовою, є звичними майже на більшості кордонів. В той час, коли це головним чином стосується установ, деякі трейдери можуть скористатися в своїх інтересах проблемними моментами в управлінні, частиною яких є також фінансові неврегульованості, наприклад, ревальвації валют. Зараз митниця офіційно визнали це проблемою, яку потрібно вирішити.

Широке застосування інформаційних технологій є обмеженим в багатьох випадках через проблеми зв'язку та економічної доцільності. Особливо це стосується залізничних та більш віддалених автомобільних пунктів пропуску через кордон. Це потенційно обмежує впровадження більш сучасних технік, наприклад, управління ризиками, правило «єдиного вікна» і т.п. Ще більш важливим є те, що більшість систем програмного забезпечення виконують функцію запису транзакцій, а не їх обробки, призводячи таким чином до дублюючих один одного підходів до запису - автоматичного і вручну. Кожна прикордонна організація має в своєму розпорядженні ізольовану систему, що практично унеможливує принцип їхньої взаємопоєднаності. Насправді, більшість даних стосовно кордону вважається секретною інформацією, і концепція обміну нею не знаходить повної підтримки відповідних органів.

Головний наголос в прикордонній діяльності в основному ставиться на авторитарний контроль та генерацію прибутку, і аж ніяк не на полегшення ведення торговельної діяльності, що проголошено та підтримується міжнародними конвенціями. Такий підхід обмежує об'єм ефективного консультування з посередниками і просто посилює негативне ставлення до прикордонних органів, яких це не може скрізь виправдати. Посередники-користувачі кордону поки що не сприймаються прикордонними органами в якості своїх повноправних «партнерів», але розвиток саме такого відношення посприяв би росту більш дружніх до користувача відносин та ефективній прикордонній діяльності.

Порти є морськими прикордонними пунктами пропуску та основними торговельними воротами країни. Як результат, обмеження та перепони в портах можуть бути головними чинниками, що впливають на ефективність національної торговельної діяльності. Окрім загальних перепон, викладених вище, є ще ціла низка інших проблем, що додатково впливають на затримки на прикордонних пунктах пропуску. Перша з них – наявність серйозних об'ємів спірних або покинутих вантажів. Це вантажі, стосовно яких ідуть технічні переговори з приводу права власності на них чи визначення продукції, а також ті, що чекають резолюції митних органів по процедурі їхньої переоцінки/вирішення спору; імпортний вантаж з невіршеними фінансовими питаннями; продукти харчування без належної сертифікації і т.д. Як результат – такий вантаж часто залишається покинутим. Додатковим фактором послугувала і фінансова криза, що додала проблем при митному оформленні. Сучасний підхід митниці до вивозу та продажу таких вантажів є неефективним. Розв'язання питання щодо подальших дій з вантажем такого типу буде надзвичайно важливим і сприятиме уникненню перевантаженості контейнерних терміналів у 2010 році.

Додатковий тиск на порти спричиняється проведенням великого відсотка митного оформлення вантажів саме на території порту, в той час, як в країнах ЄС ці процедури виконуються переважно за межами порту. Основною причиною цього є недостатня кількість прохідних коносаментів, незбалансованість вантажопотоків, великий попит на «місцеве» митне оформлення та проблеми, притаманні чинному режиму проведення внутрішнього розмитнення, який включає майже його дублювання. Чинна система митного оформлення в доці підтримується адміністрацією портів, оскільки є прибутковою для них. Ніщо не заохоче очистити док, особливо, коли є багато потенційних стримуючих обставин.



Проблеми автомобільних пунктів пропуску спричиняються комбінацією термінів обробки, можливостями та доступністю. Термін обробки – час від входу до виходу з прикордонної зони контролю. В Україні обробка пасажиропотоку проходить повільніше, ніж в ЄС, можливо через те, що водію та його пасажиром потрібно вийти з автомобілю для проходження цієї процедури. Обробка вантажу затримується через високі вимоги до кількості документації, а також через кількість залучених агентств та високий рівень перевірки. Пропускна спроможність визначається комбінацією інфраструктури та персоналу. Щодо інфраструктури, то певна кількість смуг руху обслуговує пасажиропотік, а паркувальні можливості визначають об'єм вантажопотоку. Щодо персоналу, то його кількість продиктована кількістю пунктів обробки, що діють одночасно. Пікова величина пасажиропотоку може бути наслідком проведеного скорочення смуг для його обробки, хоча було помічено, що навіть в такі години пік деякі смуги залишаються без персоналу. Щодо пропуску вантажів, то головні проблемні зони з персоналом є реєстраційна, перевірна та оцінювальна, оскільки саме вони зазвичай диктують загальну швидкість проходження транзиту, бо забирають найбільше часу в ланцюгу процедур митного оформлення. Наявність та доступність персоналу в інших посередницьких зонах також визнавалася проблемною.

Третій ключовий момент – доступність обробки, а саме - питання можливості фізичного доступу в зону обробки. Доступність диктується комбінацією часу на обробку та її можливостями, що в результаті і задає рівень потоків в та з зони контролю. Як тільки потреба в обробці перевищує її можливості, вздовж під'їзних доріг починають формуватися черги. Черги з автопричепів стоять за межами всіх основних прикордонних пунктів пропуску України, значні автомобільні черги виникають і в години пік. Така проблема доступу продиктована не тільки часом обробки та можливостями, наявними за українських умов. В виїзному напрямку, коли пост прикордонного партнера не в змозі обробляти вантажопотік з такою ж швидкістю, як українські митні органи, відбувається накопичення рухомого складу на «нейтральній» території між двома прикордонними пунктами пропуску. В цей же час український прикордонний пост може стати перевантаженим через проблеми з іншого боку кордону. В Частині II це питання висвітлюється як ключова проблема на пунктах перетину кордону з ТЕМ-Т.

На виникнення піків пасажиропотоку впливають декілька факторів. Різниця в ціні на деякі продукти, наприклад, пальне та алкоголь, стимулює притік «гостей» у вихідні дні. За доволі короткий проміжок часу відбувається штучне підвищення кількісного рівню пасажиропотоку, який досягає пікових величин, коли попит на пропуску обробку перевищує її можливості. У святкові дні також відмічаються значне перевищення середніх кількісних показників.

ЄС активно долучався до розвитку інфраструктури на автомобільних пунктах пропуску, а особливо в Яготині, Чопі та Ужгороді. Однак, розвиток автомобільних кордонів є складним та багатовимірним. Просте будівництво більших прикордонних пунктів пропуску з розширеною інфраструктурою навряд чи стане оптимальним вирішення цього питання, та й такий підхід є занадто спрощеним. Ключем до розвитку є збалансування терміну обробки, всіх складових можливостей та доступності, а також більш повне розуміння причин, які призводять до затримок. Збільшена, але ізольована інфраструктура не покращить наявні процедури обробки і не усуне затримки та черги на кордонах України.

На західних прикордонних залізничних шляхах виникає необхідність перевантаження через різну ширину колії в СНД та ЄС. Теоретично вантажі східного призначення мали б перевантажуватися на українському боці, а західного – на боці кордону ЄС. Однак, на практиці імпортери віддають перевагу проведенню перевантаження на боці ЄС. Як ми розуміємо, в основному це зумовлено тим, що імпорт перевантажується в автопричепи і через автомобільні прикордонні пости доставляється до кінцевого пункту призначення. Операції з трансферу в Україні вважаються менш надійними та ефективними за ті, що виконуються в ЄС. Документація по транспортуванню товарів залізницею між ЄС та СНД ще не є сумісною, хоча процес в напрямку єдиного залізничного коносаменту повільно, але рухається вперед.

Проблеми з посередниками залишаються на більшості українських кордонів, що свідчить про доволі незначні зміни в бік покращення, що відбулися за останні роки. Насправді ж, вже висловлюються думки, що велика кількість прикордонних організацій та служб, заплутане законодавство та документообіг ускладнюють транзитні операції та призводять до їхнього подорожчання. Якщо так, то така ситуація передбачає черговий ріст перевантаженості одразу



після вирішення проблем, спричинених тимчасовою фінансовою кризою. Це також передбачає потенційний ризик відходу України від процесу уніфікації та прийняття стандартів ЄС.

10.2 Частина II

Частина II цього Кінцевого Звіту переважно зосереджує увагу на інтерфейсах (місцях взаємодії) Транс-Європейської Транспортної Мережі, оскільки загальним здобутком цього проекту має стати інтеграція України до ТЄМ-Т. Українські кордони напряму взаємодіють з автомобільною та залізничною Транс-Європейською Транспортною Мережею в наступних місцях:

- Угорщина – автошлях: Тиса; залізниця: Чоп/Батово;
- Польща – автошлях: Краковець, Рава-Руська, Ягодин; залізниця: Ягодин. Мостиська II;
- Румунія – автошлях: Д'якове, Порубне; залізниця: Д'якове, Вадуль Сірет; та
- Словачія - автошлях: Ужгород, залізниця: Чоп.

До вироблення рекомендацій щодо пріоритетних напрямків розвитку відбулися робочі поїздки до всіх цих пунктів перетину кордону з метою оцінювання їх роботи та визначення ключових проблемних зон. Результати є наступними:

- Тиса – значних проблем немає;
- Чоп/Батово (залізниця) – падіння попиту на автомобільні перевезення з іншого боку кордону;
- Краковець – повільна обробка з польського боку, що викликає утворення черг на в'їзді на український пост та скупченість на під'їзній дорозі;
- Рава-Руська – невеликі затримки експортних відправлень;
- Ягодин – недостатні можливості обробки в години пік, особливо вантажоперевезень, та повільна обробка з польського боку, що викликає утворення черг на в'їзді на український пост та скупченість на під'їзній дорозі;
- Ягодин (залізниця) – падіння попиту;
- Мостиська (залізниця) – падіння попиту;
- Д'якове – повільна обробка з румунського боку, що викликає утворення черг на в'їзді на український пост та скупченість на під'їзній дорозі;
- Порубне - повільна обробка з румунського боку, що викликає утворення черг на в'їзді на український пост та скупченість на під'їзній дорозі;
- Д'якове (залізниця) – ніяких проблем, але падіння попиту; та
- Ужгород - повільна обробка зі словацького боку, що викликає утворення черг на в'їзді на український пост та скупченість на під'їзній дорозі, а також проблем з проектуванням нових споруд.

Метою проекту було вивчення «потреб і розробка заходів по уніфікації прикордонних технологій зі стандартами ЄС». Це означає, що потенційно якість та рівень технологій ЄС є вищими, й Україні необхідно модернізувати свої таким чином, щоб вони стали сумісними з європейськими. Хоча проведення оцінок прикордонних пунктів пропуску показало, що першочерговою проблемою в місцях з'єднання України та ТЄМ-Т є повільна обробка транспортних потоків з боку кордону ЄС. Без серйозних змін у діяльності цієї сторони покращення обробки тільки з українського боку не принесе значної користі. Слід відмітити дві ключові проблеми на кордонах з ЄС:

- Торгівля на прикордонних територіях негативно впливає на пасажиропотік; та
- Сканування, що призводять до затримок вантажу.

Перша зі вказаних проблем – прикордонна торгівля – деякою мірою відображає історичне минуле і, в першу чергу, впливає на рух пасажирського транспорту між Україною та її сусідами. Оскільки країни проводять майже однакову цінову політику та мають однаковий асортимент доступних продуктів, то загалом таке явище як прикордонна торгівля майже зникло. Однак,



виняток становить та продукція, з якої в різних країнах стягуються різні ставки акцизного збору чи податку. Головними в цьому списку виступають алкоголь, сигарети, бензин/дизельне паливо, тобто продукти, з яких в багатьох країнах стягуються високі податки. Купуючи таку продукцію в Україні та перепродаючи її в сусідніх країнах, можна заробити серйозні кошти на їх цінній різниці. Без дій з українського боку вирішити цю проблему доволі складно, хоча потенційно це й зменшить надходження прибутків в країну. Найбільш серйозні наслідки цього явища спостерігаються на польському боці кордону, де вони набули якості хронічного характеру. На кордоні зі Словацькою Республікою та на західному кордоні з Румунією спостерігається подібна ситуація, хоча затримки в обробці транспортного потоку через його невеликий об'єм тут коротші. Хоча Україна і не може бути винуватицею такого явища, але без сумніву ситуація з довгими чергами на виїздах з її прикордонних зон негативно впливає на імідж країни, бо більша частина «очікування» проходить таки на українській території.

Така ситуація ризикує стати надзвичайною проблемою під час проведення Єврочемпіонату з футболу в 2012 році, якщо звичайно до того часу прикордонну торгівлю не буде усунено (або обмежено) чи тимчасово призупинено якимось чином на період проведення Єврокубка або ж не розроблено окремої системи руху, яка б розділила місцеві прикордонні та європейські потоки транспорту. Потрібно розробити та узгодити окрему стратегію відносно 2012 року та чинної ситуації, впровадження якої може потребувати залучення нового персоналу та проведення його навчання вже з 2010 року.

Друга і така ж серйозна проблема – проведення рентгенівського сканування всіх вантажівок, які йдуть з України в ЄС. Основні кордони ЄС обладнані скануючими пристроями з метою посилення «контролю» над зовнішніми ринковими зв'язками. Використання сучасної електронної інформації та передових електронних систем для аналізу ризиків призначалося для розпізнавання вантажів з групи ризику, в тому числі з України, які надходять на ринок ЄС. Застосування нових технологій потенційно покращує та прискорює якість перевірок вантажу. Головна проблема на українських кордонах полягає в тому, що більшість країн-сусідів з ЄС проводять рентгенівський огляд всіх в'їжджаючих вантажівок, тобто проводиться 100% перевірка. Її проведення суперечить політиці як СОТ, так і ЄС, яка чітко визначає, що такі технології, як рентгенівське сканування, мають застосовуватися лише як частина всіх заходів системи управління ризиками, тобто лише ті вантажні автомобілі, які були ідентифіковані як «перевізники ризикованого вантажу», повинні проходити таку перевірку. Деякі з країн проводять рентгенівське сканування навіть порожніх вантажівок, які теоретично аж ніяк не можуть бути «ризикованими». Польща, Республіка Словаччина, а зараз і Румунія проводять сканування всіх завантажених машин, а інколи - і порожніх. Угорщина здається чи не єдиною сусідньою-країною ЄС, яка застосовує цю технологію як частину системних заходів з управління ризиками, а звідси і ніяких затримок на її кордонах.

Чинна ситуація має два виміри – здоров'я і безпека та можливість пропускової обробки. Перший із них стає все більш серйозною проблемою, і Україна вже прийняла іншу політику щодо цього питання, ніж та, що в її сусідів. В технологіях сканування застосовуються різні рівні радіоактивного випромінювання – одні використовують технології з низьким рівнем, коли водій може і не залишати свою кабіну під час перевірки, а інші країни – високий рівень випромінювання з метою отримання більш чіткого зображення, і в таких випадках водій зобов'язаний вийти з кабіни. Більшість із цих вантажівок працює на регулярних рейсах між сусідніми країнами, і транспортні компанії не на жарт стурбовані можливістю «накопичення» радіоактивного випромінювання, що може згубно вплинути на здоров'я водіїв. Очевидно, що Україна дійсно розглядає цю проблему з точки зору збереження здоров'я та дотримання безпеки праці.

Розповсюджене використання сканерів найсильніше впливає на пропускову можливість. Оскільки на більшості кордонів встановлено лише один сканер, то можливість обробки вантажопотоку залежить від швидкості кожного окремого сканера. Результати обговорень цього питання з партнерами свідчать про те, що через процедури повного сканування збільшується час обробки та проходження транзиту. Ми не рекомендували б Україні переймати практику ЄС щодо застосування сканування в значних об'ємах. Сканери потрібно використовувати лише як частину системних заходів з управління ризиками.



TIR – це прийнята Конвенція з міжнародного митного режиму для транзитного вантажу, підписантом якої стала і Україна. Перевагою системи TIR є пришвидшена обробка на прикордонних пунктах пропуску. Транзит через кордон має проходити за 15-20 хвилин замість 1 години для не-TIR вантажоперевезення. Є дві головні причини, чому в Україні система TIR не працює на всю силу - заборонений доступ та пошкоджені пломби.

Перша проблема виникає через те, що під'їзні дороги до кордонів в своїй більшості є занадто вузькими для відокремлення різних вантажопотоків. На практиці має бути окрема смуга для прискореного митного оформлення вантажів TIR та порожнього транспорту і стандартна смуга для не-TIR імпорту, експорту та транзиту. Ми рекомендуємо на прикордонних пунктах пропуску мати окремі смуги для вантажопотоків TIR та не-TIR. Хоча більш серйозне занепокоєння викликає постійне зняття/зрив митних пломб на транспорті TIR, як при в'їзді, так і при виїзді з України, з метою проведення фізичного огляду вантажу. Це є серйозним порушенням правил Конвенції, якими визначено, що митні органи мають право на розпломбування вантажу та його інспекцію лише за умови наявності доказів скоєних порушень. Ми рекомендуємо українським митним органам дотримуватися своїх зобов'язань згідно з Конвенцією TIR, підписаною Україною, й усунути практику систематичного зняття пломб на українських прикордонних пунктах пропуску.

Проблема великої кількості документації, що необхідна для проходження митного оформлення, була вже висвітлена в Частині 1. В Україні вимагається на 40% більше документації на експорт і вдвічі більше паперів на імпортовані товари, ніж в середньому в країні-члені ОЕСР. Це напряму впливає на подовження терміну проведення митного оформлення, що в свою чергу призводить до збільшення транзакційних витрат на рух в Україні. Більш, ніж на прикордонних автошляхах та залізницях, ця проблема загострюється в морських портах. Підхід до митного оформлення в ЄС та Україні є абсолютно різним. В більшості розвинених країн ЄС митне оформлення проводиться в режимі on-line без надання додаткових документів. Дуже часто митне оформлення буває завершеним ще до фізичного прибуття вантажу.

Рух інтеграції системи з тими, що є в країнах ТЕМ-Т, треба вести в трьох напрямках. Перший полягає в зменшенні обов'язкових до здачі додаткових документів на прикордонних пунктах перетину кордону, чи то автомобільних/залізничних, чи то в морських портах. Цього можна досягнути шляхом застосування оформлення комерційної діяльності, підтриманого чіткими законодавчими актами. Другий напрямок – це розширення використання електронних систем, а також прийом документів та підписів в електронному форматі. Діюча система в Україні залежить від продукування оригіналів документів та підписів. Це значно збільшує розмір пакету документів для митного оформлення та ускладнює процес його збору. Третій напрямок, пов'язаний з документацією, – це послідовність вимог до неї. Сучасні митні системи базуються на концепції «згоди». Це означає, що імпортер та експортер свідомі всіх вимог і дотримуються їх. На відміну від ЄС, де всі умови та деталі вимог доступні і в інтернеті, і в надрукованому вигляді, в Україні вони чітко не виписані. Причиною цього частково є непрозоре, а в деяких випадках суперечливе, законодавство.

Рівень застосування інформаційних технологій на прикордонних пунктах пропуску помітно виріс. На жаль, це не призвело до значного скорочення термінів проведення митного оформлення. Цьому є декілька причин. Перша з них полягає в тому, що автоматизована і ручна системи працюють паралельно. Українська митна система в дійсності є системою запису транзакцій, а не їх обробки. Інша проблема полягає в тому, що вона не працює в повному режимі on-line, як та ж система прикордонної служби. В результаті цього деякі з дрібних прикордонних пунктів пропуску, особливо залізничних, працюють в ізоляції. Неможливо ефективно оперувати митною ІТ системою, якщо вона недоступна в усіх місцях. Такі концепції, як управління ризиками та інші інструменти (наприклад, оцінювання, класифікація і т.п.), можуть бути ефективними тільки тоді, коли вони застосовуються по всій країні, і таким чином роблять можливим послідовний та однаковий підхід до справи.

Останнім часом важливого прогресу в Україні досягло застосування принципу обробки за одну зупинку (single stop processing). Наступним кроком в напрямку інтеграції до ЄС має стати система «єдиного вікна». Кажучи простими словами, одна зупинка означає проходження всіх необхідних процедур митного оформлення в одному місці/пункті, тоді як система «єдиного вікна» означає одне вікно/стіл. Ми рекомендуємо Україні сформулювати Координаційний Комітет



по «єдиному вікну» для того, щоб почати розвивати можливості для застосування цього принципу. Сам процес розвитку є поступовим і передбачає приєднання інших сторін відповідно з розвитком самої системи.

Однією з проблем, зазначених імпортерами, була складність змінити пункти митного оформлення. Імпортери мають реєструватися у спеціальних митницях. Це має свою перевагу, яка полягає в тому, що між митницею та її клієнтом формується зв'язок та відповідні відносини. Не дивлячись на те, що для управління це може бути ризиковано, така система працює доволі добре. Проблеми починаються, коли імпортер бажає, або вимушений, змінити свою логістику і проходити митне оформлення в іншому місці. Ми рекомендуємо розглянути питання спрощення процедури і надання можливості проходження митного оформлення в декількох місцях, за умови попередньої централізованої реєстрації.

Технічним завданням передбачено розробку рекомендацій для покращення мультимодальних операцій на територіях біля прикордонних пунктів пропуску. Будемо вважати, що це стосується інтермодальних операцій. Стосовно об'єктів, де проводиться заміна колісних пар при переході з/на іншу ширину колії, зрозуміло, що ресурсів там більш, ніж достатньо, зважаючи на падіння об'ємів перевезень. Загальна політика обробки вантажів з України до ЄС та в зворотному напрямку має за мету розподіл робочого навантаження, а у випадку з перевантаженнями товарів ще й отримання виручки. Але застосування цієї політики при заміні колісних пар вагонів призводить до подвійного дублюючого використання ресурсів. Коли експлуатаційні строки цих ресурсів вичерпуються, виникає необхідність заміни та поповненні їхньої значної кількості. Тому було б логічно сконцентрувати всі потужності з заміни колісних пар на одному боці кордону, аніж продовжувати чинні операції, дублюючи один одного.

Роботи з заміни колісних пар є слушними та необхідними. Вони не вважаються якоюсь специфічною перепорою для міжнародних залізничних перевезень. Але є 2 критичні моменти стосовно перевантаження з вагону до вагону. Перша та найбільш серйозна проблема – наявність якісного 1520 мм рухомого складу для обслуговування вантажопотоків в країну. Імпортери скаржаться, що УЗ не в змозі надати закриті вагони задовільної якості, бо більшість із наявних – старі та протікають, що призводить до неприйнятних об'ємів пошкодженої продукції. Інша проблема також стосується дорожньої продукції – якість надання послуг з перевантаження якої вважається кращою на боці ЄС, а не в Україні. Менша кількість дрібних крадіжок та пошкоджень досягається шляхом проведення більш дбайливого перевантаження чи то з вагону до вагону, чи з вагону до вантажівки. Імпортери споживчих товарів розповіли, що вони користуються залізничними шляхами з боку ЄС, починаючи від виробника і далі по всьому маршруту руху на території ЄС, а от для кінцевої доставки в місця призначення в Україні використовують автомобільний транспорт. Для УЗ це означає втрату прибутків, а також постійну конкурентну боротьбу з автомобільним сектором перевезень на самих прибуткових ділянках ринку.

Є доволі успішно конкуруючі потужності з інтермодальних трансферів в прикордонних зонах, але їх обсяг зовсім незначний. Виникає питання, як довго ще УЗ зможе продовжувати надавати послуги з завантаження вагонів, а саме збір та доставку 1-2 вагонів на індивідуальних запасних під'їзних коліях. Цей вид діяльності було поступово згорнуто та взагалі припинено в ЄС через економічну непривабливість. Є небезпека, що вся ця велика кількість терміналів не буде життєздатною на уже доволі обмеженому ринку, бо не зможе досягнути потрібних рівнів транспортних потоків. Не нестача, а саме зайва кількість потужностей в українських прикордонних зонах стримує інтермодальні (залізничні) перевезення та спричиняє падіння їхніх обсягів. І цьому є достатньо доказів.

Робоче завдання поставило задачу визначити пріоритетний список проектів з розвитку прикордонної інфраструктури. Існує цілий ряд таких списків, але вони не завжди доступні та й неузгоджені всіма сторонами, що залучаються до розвитку прикордонних зон. З точки зору поєднання з ТЕМ-Т пріоритетними прикордонними проектами ми вважаємо наступні:

- 1) Автомобільний пункт пропуску в Ягодині – завершення південної частини прикордонного пункту пропуску;



- 2) Автомобільний пункт пропуску в Порубному – завершення нового вантажного терміналу, який відділить вантажну та пасажирську смуги руху;
- 3) Автомобільний пункт пропуску в Ужгороді – закінчення незавершених робіт;
- 4) Автомобільний пункт пропуску в Краковці – будівництво нового пасажирського пропускного пункту на північ від існуючих прикордонних споруд; та
- 5) Автомобільний пункт пропуску в Д'якове – реконструкція існуючих споруд, включаючи збільшення шляхового покриття та надземних знаків попередження, а також ремонт головної будівлі.

Слід зауважити, що проектів з інвестування в залізничні прикордонні пункти пропуску немає. В дійсності значні капіталовкладення в пасажирські вокзали в прикордонних зонах, звідки чи куди немає призначених транспортних потоків, економічно не виправдали себе. А невідкладний розвиток автомобільних кордонів був призупинений через брак фінансування. Потенційно пріоритетні інвестиції в морські та авіа кордони будуть викладені в окремих робочих пакетах.

Якби початкова Програма EU TACIS з прикордонного співробітництва все ще працювала, то ступінь розвитку окремих прикордонних ділянок був би вже таким, що відповідав би критеріям для подальшого інвестування. Ця програма була замінена Програмою Європейського сусідства та співробітництва (ENPI) на східних кордонах ЄС, яка ставила за мету сприяння економічному та соціальному розвитку прикордонних регіонів, а в деяких випадках також розвитку їхньої інфраструктури. Якщо виникне необхідність у фінансуванні зазначених пріоритетних проектів, то є можливість звернутися і до ENPI.

Робоче завдання передбачало надання рекомендацій щодо пріоритетних напрямків співробітництва в прикордонних зонах та роботу в цьому напрямку. Це – двовимірне питання, яке включає заснування інституційних засад та положень для співпраці та визначення її пріоритетних напрямків та питань. Останнє здається найважчим. В Україні, як загалом і в інших країнах СНД, співпраця між різними прикордонними організаціями та установами є потенційно проблемною. Кожна з організацій схильна до захисту своєї власної ролі в завданні «захисту нації», що таким чином унеможлиблює зменшення кількості агентств, функціонуючих в прикордонних зонах. Додатково ситуація ускладнюється тим, що агентства знаходяться під юрисдикцією різних міністерств, а Прикордонна Служба взагалі є військовим формуванням. Визнається, що комунікація та співпраця між агентствами проходять доволі складно.

Очевидним прикладом недостатньої ефективної співпраці є відсутність будь-якої загально-узгодженої національної програми розвитку прикордонних зон. Як вже зазначалося, є декілька списків проектів стосовно прикордонних агентств плюс додаткові списки до Євро-2012 року та ще деякі, що фігурують в різних урядових планах. До цього часу немає єдиної всеохоплюючої програми розвитку прикордонних зон, яка була б погоджена всіма відповідними міністерствами з точки зору пріоритетності та фінансування.

Очевидно, що інституційна та відомча проблема є первинною для транскордонної співпраці. Хто може представляти Україну в переговорах з сусідніми країнами ЄС по питанням транскордонного співробітництва? Такі переговори треба проводити на найвищому стратегічному рівні з тим, щоб забезпечити та гарантувати проведення збалансованих дій у відповідь на рішення, які приймаються з іншого боку. Для цього потрібно розробити якусь форму інституційної структури бажано з визначеним правовим статусом. Це може бути Транскордонний комітет зі співробітництва, який включатиме всі ключові агентства. Він має відповідати головній вимозі, а саме стати національним комітетом, який проводитиме зносини з сусідніми країнами ЄС, виходячи з інтересів національної стратегії розвитку. Членами комітету мають бути вищі посадові особи операційних агентств, які мають досвід роботи в прикордонній сфері, а не представники відділів закордонних зв'язків, бо головною функцією Комітету буде не встановлення дипломатичних зв'язків та домовленостей, а практичний бік роботи.

Визначившись з принципом інституційного формування, подивимось на наступне ключове питання, а саме, які форми транскордонної співпраці є необхідними. Першою буде розвиток прикордонних пунктів пропуску. Сучасне планування кордону стосується паралельного планового розвитку обох боків кордону. Ніхто більше не розглядає це в плані двох абсолютно



різних окремих програм. Зараз мало що вказує на те, що між Україною та ЄС і навпаки є узгоджена програма прикордонного розвитку.

Інші ключові питання, над розв'язанням яких Комітет може співпрацювати з сусідами, є існуюча прикордонна торгівля та сканування вантажів. Це може і не специфічні, але загальні проблеми для пунктів пропуску, де вони проявляються по-різному. Однобоке обговорення цих проблем персоналом на місцях їх не вирішує, оскільки тут потрібен стратегічний підхід «вищого рівня». Чинна ситуація з затримками та додатковими витратами через ці проблеми не може тривати вічно. Для вирішення саме таких спільних питань і потрібне ефективне прикордонне співробітництво.

Треба визнати, що прикордонне співробітництво, як сприяння веденню торгівлі, сумно звісно тим, що дуже важко за короткий проміжок часу досягнути позитивних результатів та втримати їх. Однак, співробітництво в розвитку кордону та розв'язанні проблем прикордонної торгівлі та сканування продемонструвало б, що навіть такий відомчий механізм може генерувати позитивні результати в інтересах всіх агентів-посередників.



11 ДОДАТОК D:Проміжний звіт 8.1. Методологія визначення проектів інфраструктури

Метою даного комплексу робіт є підготовка повного переліку інвестиційних проектів, визначення проектів з метою досягнення мережі транспортних сполучень, що інтегруватимуть мережі України з ТЕМ-Т і забезпечить можливості для залучення фінансування.

На даний час визначені мережі головних транспортних маршрутів через Україну, що з'єднують між собою всі регіони країни та пов'язують коридори ТЕМ-Т, розроблена та затверджена карта. Для функціонування даної мережі будуть пропонуватися, оцінюватися та ухвалюватися проекти. Приклади проектів можуть включати наступне: будівництво, відновлення та модернізація інфраструктури, модернізація або заміна залізничного рухомого складу, вдосконалення фізичного та організаційного управління інфраструктури, таких як сигналізація та управління рухом, здійснення заходів безпеки.

Оцінювання проектів ґрунтуватиметься на таких аспектах: стратегічне значення (чи розташований цей проект на визначеній мережі?), економічні показники (чи має проект задовільну чисту приведену вартість і норму прибутку?), чи забезпечує проект безпеку руху? Чи матиме проект безпечний вплив на навколишнє середовище?

На основі оцінювання встановлюватиметься черговість проектів стосовно всіх видів транспорту, які потім перейдуть до стадії розробки.

Автомобільний, залізничний, водний та авіаційний види транспорту розглядаються окремо відповідно до пасажирських та вантажних перевезень. Все завдання можна поділити таким чином:

1. Визначення автомобільних, залізничних, водних і повітряних мереж ухвалено відповідними установами. Автомобільні та залізничні мережі були визначені на основі українських та міжнародних транспортних коридорів. Це викладено в постанові Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 стосовно затвердження концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Будуть розглянуті додаткові дороги, що поєднують коридори зі всіма районами країни.
2. Кожна мережа визначається як ряд «вузлових пунктів» з'єднаних між собою шляхами сполучення. Вузловими пунктами можуть бути: перехрестя значної кількості автомобільних та залізничних шляхів, великі міста, пункти пропуску через державний кордон, місця зміни траєкторії (наприклад, дві колії переходять в одну, гірська дорога змінюється рівниною, тощо).
3. Шляхи сполучення між парами вузлів описуються відносно їх характеристик: назва дороги, коридор, на якому вони пролягають, адміністративний регіон, в якому вони пролягають, довжина кожного сполучення (кілометрів), тип дороги (автомагістраль, подвійна проїзна частина, тощо), тип залізничного енергопостачання, кількість колій, тип потоку (рівнина або гірська), кількість смуг, стан (рівність), інтенсивність руху.
4. Для оцінки проектів необхідно враховувати поточний та майбутній попит щодо кількості пасажирів, обсягу вантажів, кількість транспортних засобів, поїздів, тощо. В ідеалі, матриці попиту між парами зон будуть вноситись у динамічну модель руху з використанням спеціалізованого програмного забезпечення (напр., VISUM, EMME/3). Проект на мав намір користатись даною моделлю, тому для прогнозування було застосовано альтернативний підхід на основі даних по існуючих потоках кожного сполучення транспортних мереж. Такий підхід більш простий і менш достовірний, але не потребує спеціалізованого програмного забезпечення.
5. Зростання національного ВВП та населення протягом періоду з 2000 по 2008 рр. та ріст прогнозу до 2014 р. отримано з бази даних ВМФ. Показник регіонального розвитку одержано на основі регіональної статистики і враховує різні рівні економічного росту у



різних частинах країни. Прогноз щодо росту населення по регіонах до 2050 року підготовлено Інститутом демографії України.

6. Інша інформація зібрана з різних джерел: у тому числі значення часу, що розраховувались на базі середніх ставок зарплатні, експлуатаційні витрати на ТЗ відповідні місцевим умовам в Україні використовували програму HDM-4. Операційні витрати залізничного транспорту базуються на попередніх дослідженнях (наприклад, SYSTRA) та досвіді консультантів. Витрати на утримання будь-якої нової інфраструктури буде включено в економічні оцінки як витрати. Очікується отримання типових витрат на утримання 1 км за типом автодороги або залізничної дороги. Необхідна інформація щодо рівня нещасних випадків за типом доріг, а також витрат ДТП, вона буде підготовлена на базі даних про ДТП, попередніх дослідженнях та досвіді консультантів по різних країнах. Проекти можуть мати зовнішню собівартість та прибуток, тобто витрати та вигоди, що не відносяться напряму до перевезень пасажирів та вантажу. Зовнішні витрати, що будуть враховані, включають витрати щодо шуму, забрудненню повітря та кліматичні зміни. Витрати розраховуються відповідно до недавніх досліджень та корегуються до економічної ситуації в Україні.

Загальні прогнози транспортних потоків розробляються за даними 2000 року, як базового року, щодо кількості пасажирів та обсягами вантажу за видами транспорту. Консультант використовує відповідні коефіцієнти зростання та гнучкості до різних видів транспорту при розробленні прогнозів для України.

Період впровадження протягом якого будуть розглядатись проекти становить з 2010 по 2030 рр. Економічна оцінка вимагає, щоб період оцінки був принаймні 20 років, таким чином мається на увазі, що прогнози попиту потрібні до щонайменше 2050 р. Це буде зроблено на основі прогнозів стосовно ВВП та населення, як зазначено вище. Альтернативні сценарії, які можуть бути розглянуті в Україні, можуть включати припущення стосовно: вступу до ЄС, відносини з Росією, світова економіка, транспортна політика в Україні.

Загальна структура бази даних по проектах була створена і буде заповнена існуючими проектами, що запропоновані українськими установами, такими як МТЗУ, а також проектами, що визначені Консультантом за результатом прогнозів потоків та аналізом бар'єрів та вузьких місць. Проекти будуть оцінені з самого початку за їх стратегічною важливістю.

Проекти прямої відповідності до визначених мереж виду транспорту (наприклад, формуючий частину або розташований на мережах) отримують 2 бала.

Проекти, що відносяться не напряму до мереж але менш за те все ще мають деякий зв'язок з ними - отримують 1 бал.

Проекти, що не мають відношення отримують 0 бал, і, що важливо, не будуть оцінюватись подалі. Таким шляхом, тільки ті проекти, що мають деяку відповідність до розумного пояснення будуть запропоновані для оцінки.

Приклад, як основа для вирішення параметрів для України

Evaluation									
Project strategic relevance 30%							Crosscutting objectives 15%		
2	On TEN-T priority axis		Economic viability (30%)			Environment (10%)		Equal oppo	
1	On TEN-T, TEN-T link or national importance		2	EIRR > 10		2	Substantial benefits		2
0	Other		1	EIRR 5-10		1	Some benefits		1
Project quality 55%				0 EIRR < 5			0 Neutral		
Project readiness (15%)				Contribution to safety (10%)			Job creation (2.5%)		
2	FS completed and approved		2	Project objective		2	Substantial benefits		
1	FS completed but requires updating		1	Positive impact		1	Some benefits		
0	No FS or not to be included		0	Neutral		0	Neutral		

Більш детальний звіт містить подальшу інформацію по кожному кроку.



12 ДОДАТОК Е: Стислий виклад Програми тренінгів Проекту ТЄМ-Т К 9.0

12.1 Технічне завдання Проекту ТЄМ-Т

Робоча програма Компоненту 9 розподілена на три етапи; третій етап вміщує «Впровадження та оцінку програми тренінгів», як зазначено в Таблиці 1

Таблиця 1. Технічне завдання Проекту, Компонент 9, етап 3:

9.3.1	▶ Підготовка графіку тренінгів та матеріалів
9.3.2	▶ Впровадження тренінгової програми
9.3.3	▶ Оцінка ефективності тренінгової програми

12.2 Програма тренінгів Проекту ТЄМ-Т

Підготовка графіку та матеріалів тренінгів проводилась за координації керівника групи експертів та експертів Проекту і була завершена експертом з розвитку кадрів Проекту.

Під час розробки графіку тренінгів враховувалася поточна зайнятість експертів та доцільна інтенсивність проведення тренінгів. Рішенням 3-го Керуючого комітету Програму тренінгів було схвалено.

12.3 Стислий звіт про Програму тренінгів

В процесі підготовки до проведення тренінгів були внесені деякі зміни до схваленої Програми тренінгів, базуючись на попиті МТЗУ та підлеглих організацій.

Стислий огляд тренінгів, що проводились, були заплановані або проводяться на даний час, наведений в Таблиці 2:

Таблиця 2. Огляд тренінгів Проекту ТЄМ-Т

Компонент	Запланований тренінг	Статус
Компонент 2: Залізничний транспорт	Тренінг «Інтероперабельність залізничних систем в мережі 1520/1435 мм»	Відкладено до досягнення домовленості з Управлінням залізничним транспортом МТЗУ та Укрзалізницею
	Семінар із створення Державної Агенції з безпеки на залізничному транспорті	
	Семінар з політики ЄС щодо послуг на пасажирському транспорті, яка впроваджується країнами-членами	
	Навчальний тур «Технічна модернізація залізничної системи та розвиток її використання залізничним сектором».	
Компонент 3: Дорожня інфраструктура	Фінансові механізми дорожньої інфраструктури	Відкладено до досягнення домовленості з Укравтодором



Компонент	Запланований тренінг	Статус
Компонент 4: Автомобільний транспорт	Тренінг з питань перевезень швидкокоштовних продуктів	Відкладено до досягнення домовленості з тренінгових провайдером в ЄС
Компонент 5: Морський та річковий транспорт	Управління морським сектором	Проведено 11-12 березня 2010 р., Київ, 16 учасників від МТЗУ та підлеглих організацій
	Управління річковим сектором	Проведено 22-23 березня 201 р., Київ, 13 учасників від МТЗУ та підлеглих організацій
	Навчальний тур з управління морським та річковим сектором	Заплановано на вересень – жовтень 2010 року
Компонент 6: Авіація	Семінар з управління безпекою авіаційного руху – два документа, підготовлені для семінару «Прийнятний рівень безпеки (ПРБ)» є частиною Державної Програми з безпеки та Звітності з аварійності.	Проведено 18 – 19 червня 2009 р., Київ, 70 учасників
	Конференція високого рівня з ЄС програми Єдиний Повітряний Простір – участь експертів від проекту.	Проведено 25 – 26 червня 2009 р., Київ, 70 учасників
	Навчальний тур з сертифікації аеропортів до Нідерландів. Як наслідок цього туру, за підтримки Проекту ТЕМ-Т розробляється структурована навчальна програма з Сертифікації аеропортів згідно міжнародних стандартів, що буде впроваджена в семи ключових аеропортах України у 2010 році.	Проведено 23-27 листопада 2010 р., Нідерланди, 4 учасника
	Тренінг для тренерів в Нідерландах. На базі тренінгу розробляються тренінгові програма «Курс управління аеропортами» спільно з Нідерландською авіаційною академією.	Проведено, червень 2010 р., 9 учасників
Компонент 6: Авіація	Симпозіум з питань сертифікації ANSP державними наглядовими органами	Проведено 12 – 13 липня 2010 р., Київ, 70 учасників.



Компонент	Запланований тренінг	Статус
	Розробка національної тренінгової програми з питань управління безпекою аеродромів (СМС).	НАУ та Проект ТЕМ-Т. Початок – квітень 2010 р. Продовжується.
	Техніки аудиту аеродромів. Тренінгова школа в Хофдорпі, Нідерланди	Проведено 14- 16 липня 2010, 4 учасника.
	Тренінги з англійської мови для працівників авіаційної галузі	Дводенні тренінги відбуваються кожного місяця протягом Проекту.
	Тренінг інспекторів SAFA	Заплановано на вересень – жовтень 2010 р.
	Тренінг з СМС операторів управління польотами	Заплановано на вересень – жовтень 2010 р.
Компонент 8: Стратегія сектора та план дій	Підготовка інвестиційних проектів. Тренінгові сесії з Оцінки Інвестиційних проектів.	1-а сесія проведена 16 – 17 березня 2010 р. 16 учасників з МТЗУ та організацій; 2-га сесія проведена 17 червня, 2010 – 10 учасників з МТЗУ та організацій; 3-я сесія запланована на вересень 2010 р.
Компонент 1: Інституціональна та законодавча база транспортного сектору	Курси поглибленої англійської мови для працівників МТЗУ та підлеглих організацій.	Навчання розпочато в квітні 2010 року. Загалом 160 годин англійської мови для 47 працівників МТЗУ та організацій.

12.4 Загальні висновки

- Всі тренінги оцінюються учасниками. По кожному тренінгу отримуються зауваження учасників. З проведених тренінгів коментарі в загальні позитивні.
- Учасники тренінгів призначаються МТЗУ без будь-яких критеріїв відбору з боку проекту.
- Більшість учасників курсів не є уповноваженими приймати важливі рішення через посаду, яку вони займають. Учасники надають коментарі, що такі тренінги дуже добро було б відвідати їх керівникам.



13 ДОДАТОК F: Перелік зустрічей протягом періоду з 1 лютого по 31 липня 2010 р.

#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
	02/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ	Зустріч з новими представниками юридичного департаменту МТЗУ, плани на майбутню діяльність департаменту	Лес Чізмен (ЛЧ), Н. Купріянова (НК), Ольга Шевченко, Марк Грай, + Директор юридичного департаменту МТЗУ
	03/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ	Попередня зустріч для встановлення ухваленого переліку інвестиційних проектів та критеріїв оцінки для розгляду учасників	О.Гуриненко, Відділ інвестицій МТЗК, ЛЧ, С.Санін
	02/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ	Зустріч з паном О. Щіпцовим, Заступником голови адміністрації морського транспорту для обговорення питань стратегії галузі та поданого Проміжного звіту (пізніше його замінили)	О.Щіпцов, ЛЧ, С. Санін, НК.
	03/02/2010	Тоні Пірс	Львівська міська адміністрація	Засідання стосовно організації пілотного проекту з безпеки руху та використання ременів безпеки	Олег Засадний, Тоні Пірс, НК, Оксана Романуха
	04/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	ДержавтотрансНДІпроект	Засідання РГ, продовження роботи з питань Проміжного звіту 4.1 та визначення робочого плану	В.Агеєв – як головуючий РГ, АСМАП, СМАП, +4 , ЛЧ, Санін
	05/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ, ДРКТС	Щотижнева зустріч, оновлення заходів та обговорення плану наступної діяльності. Запланована кожної п'ятниці за умови наявності Г. Легенького.	Г. Легенький, ЛЧ, Санін
	08/02/2010	Берт Краан	ДАА	Зустріч з питань організації семінару з сертифікації ANSP у липні 2010.	Д.Бабейчук, Берт Краан, НК, Олександр Іванов
	08/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Державна Агенція з Інвестицій та інновацій	Зустріч для обговорення інвестиційних проектів, їх відбір та пропозиції	Анантолій Заєць, Перший заступник голови, Марк Грай, ЛЧ, Санін
	09/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ), Ханс Морманн	МТЗУ, ДРКТС	Обговорення тренінгів з авіації та учбових турів в Нідерланди	А.Кузьменко, ЛЧ, Х.Морманн, С.Санін



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
	09/02/2010	Берт Краан	ДАА	Засідання РГ для обговорення питань і процедури сертифікації аеродромів, планів запровадження потрібних змін	Пан Суворов, Шенделюк, пані Терлецька, Берт Краан, О.Іванов, НК
	09/02/2010	Берт Краан	ДАА	Засідання РГ для визначення процесів розробки посібника з сертифікації аеродромів	Пан Суворов, Шенделюк, Берт Краан, О.Іванов, НК
	09/02/2010	Ханс Морманн	Делегація ЄС у Києві	Обговорення питань авіаційного транспорту та можливого нового технічного завдання для твіннінг проекту	Ханс Морманн, ЛЧ, Світлана Дідківська
	10/02/2010	Берт Краан	ДАА	Засідання РГ стосовно відповідальності безпеки польотів	Кордянін, Берт Краан, О.Іванов, НК
	10/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Твіннінг з питань реформування залізничного транспорту	Семінар, на якому Дойче Бан, Німеччина, розповіли про процес реформування галузі, обговорення планів реформування для України	Йорг Шмідт, Голова Дойче Бан з питань політики
	10/02/2010	Берт Краан	ДАА	Засідання РГ з питань програми управління авіаційної безпеки (SMS)	Чінченко, Шенделюк, Берт Краан, О.Іванов
	11/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	USAID, Київ в офісі ТЄМ-Т	Зустріч для обговорення можливого нового проекту з підтримки формування підрозділу з ДПП в Міністерстві фінансів.	Джером Есмей, Карл Мітчел.
	12/02/2010	Берт Краан	ДАА	Тренінг з англійської мови для авіації (Департамент АТМ)	Берт Краан, О.Іванов, НК, Інспектори АТМ
	15/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Твіннінг з питань безпеки руху	РГ та семінар з безпеки руху для України	Ерік Хойруп, 2 австрійця, ЛЧ та 5 представників МТЗУ
	16/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	АСМАП	Відкриття нового тренінг-центру у Києві за участю представників преси, ТБ, багато активних членів АСМАП брали участь в обговоренні тренінгів та інтерв'ю стосовно ТЄМ-Т	Президент АСМАП Сергій Кокут, Лариса Добруха, ЛЧ, НК +30 запрошених та мас медіа
	17/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	АСМАП у Києві	Зустріч для представлення експертів Твіннінгу з безпеки руху, обговорення	Ерік Хойруп, 3 австрійця, ЛЧ, НК



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
				питань становлення безпеки руху	
	18/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ, ДРКТС	Щотижнева зустріч, обговорення питань, знайомство з новим Заступником міністра.	Г.Легенький, ЛЧ, С.Санін
	18/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Семінар з питань залізничного транспорту за участю Твіннінг у приміщенні МТЗУ	Подальші обговорення питань реформування залізничного транспорту	Герд Кашель, Ральф Швайнсберг, Федеральне управління Німеччини, Норберт Куна, Дойче Бан МАУ, ЛЧ
	23/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Зустріч з питань транспортного виду річка-море	Одна із багатьох зустрічей з цією прогресивною приватною компанією	Акварель, Анастасія Задорожна, Директор, Дніпропетровськ
	24/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Зустріч в офісі ТЕМ-Т з Твіннінг проектом з безпеки руху	Засідання РГ з безпеки руху, презентація німецької практики	Ерік Хойруп, Геральд Лампрехт, ЛЧ
	25/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ, Проект ТЕМ-Т	Засідання третього Керуючого Комітету з питань виконання Проекту ТЕН-Т, Головуючий Заступник міністра Козачок (залишив свою посаду)	Перелік присутніх – додаток до Протоколу
	26/02/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Зустріч в ДАІ стосовно індикаторів БПС	Обговорення в офісі ДАІ стосовно індикаторів БПС з безпеки руху	Марк Грай, Юрате, ЛЧ
	01/03/2010	Тоні Пірс	Українська асоціація безпеки руху	Організація плану утворення інституту з питань безпеки руху	Андрій Кустов, Тоні Пірс, НК
	02/03/2010	Марк Грай	МТЗУ	Засідання з питань індикаторів БПС	А. Кузьменко, М. Грай, НК
	03/03/2010	Едді Деклерк	Адміністрація морського та річкового транс-ту, МТЗУ	Збір даних	А.Приліпко, Л.Кондзерська, Е.Деклерк, ОюЛисенко, С.Санін
	03/03/2010	Тоні Пірс	Львівська міська адміністрація	Засідання з питань пілотного проекту з безпеки руху	Тоні Пірс, О.Засадний, НК, Голова Львівського ДАІ, О.Романуха
	04/03/2010	Тоні Пірс	Агенція Люкс, Львів	Промоційні кампанії щодо швидкості та ременів безпеки	Тоні Пірс, НК, О.Романуха Голова агенції Ольга Завойко
	09/03/2010	Джон Міллер	Офіс ТЕМ-Т	Засідання РГ за участю Укрдїпродору з питань бази даних автомобільного руху після РГ залізничного транспорту	Дж. Міллер, НК, Леонід Рибіцький, Віктор Мироненко



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
				з питань розробки бази даних руху залізничного транспорту.	
	10/03/2010	Едді Деклерк	Засідання РГ морського транспорту в МТЗУ	Презентація Проміжного звіту з питань морського транспорту	Частина членів РГ, представників МТЗУ
	11 and 12 /03/ 2010.	Едді Деклерк	Тренінг з питань морського транспорту	2-х денний семінар з питань морського транспорту, включаючи тренінг з техніки проведення аналізу управління	Едді Деклерк, ЛЧ, О.Саніна
	10/03/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Укравтодор	Зустріч з питань стандартів вартості автодорожнього будівництва в ЄС	А.У.Тищенко, (Укрдїпродор), Карнова І.С. (Укрдїпродор), Ф. Гончаренко (Укравтодор), Т.Бабич, ЛЧ, Джон Міллер, Джон Карр, НК
	10/03/2010	Берт Краан	ДАА	Тренінг програма з управління безпеки польотів (SMS) в Національному Авіаційному Університеті	Ю. Чінченко, О.Суворов, Берт Краан, О.Іванов, НК
	11/03/2010	Берт Краан	ДАА	Законодавство з питань надання аеронавігаційних послуг (ANSP)	Борзенець, Берт Краан, О.Іванов, НК
	12/03/2010	Берт Краан	ДАА	Тренінг з англійської мови для авіації (Департамент АТМ)	Берт Краан, О.Іванов, НК, Інспектори АТМ
	12/03/2010	Берт Краан	ДАА	Зустріч пор хід реалізації робіт авіаційного компоненту	Д.Бабейчук, Берт Краан, О.Іванов, НК
	15/03/2010	Лес Чізмен (ЛЧ), Едді Деклерк	Адміністрація морського та річкового транс-ту, МТЗУ	Обговорення проблемних питань галузі морського та річкового транспорту	О.Щіпцов, А. Приліпко, ЛЧ, Ед. Деклерк, С.Санін
	16 and 17/03/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Офіс ТЕМ-Т	Сесія тренінгу з питань інвестиційних проектів в КУЕТТ	Мартін Керрідж, Джон Міллер, Марк Грай, ЛЧ, + 17 учасників
	19/03/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ, ДРКТС	Щотижнева зустріч	Г.Легенький, ЛЧ, О.Дячук, С.Санін
	22 and 23/03/2010	Едді Деклерк	Університет залізничного транспорту КУЕТТ	2-х денний тренінг з питань річкового транспорту, включаючи техніки управління, аналіз SWO, PEST, 5 сил Портера, MOST, тощо	Е.Деклерк, ЛЧ
	31/03/2010	Тоні Пірс	Українська асоціація безпеки руху	Зустріч для обговорення формування Інституту з питань безпеки дорожнього руху в Україні	М. Берлін, Тоні Пірс



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
	06/04/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ, ДРКТС	Зустріч РГ для визначення наявних інвестиційних проектів в морських портах на даний час, для проведення майбутніх попередніх ТЕО та фінансової оцінки	Г.Легенький, ЛЧ, О.Дячук, С.Санін, О.Гуриченко
	09/04/2010	Тоні Пірс	Львівська міська адміністрація	Конкурс плакатів на тему кампанії з безпеки руху для студентів	Тоні Пірс, НК, О. Романуха, Олег Засадний, представники міської адміністрації, шкіл дизайну, рекламних агенцій
	12/04/2010	ЖАА та Берт Краан	ДАА	Пілотна тренінг програма з управління безпеки польотів (SMS)	Берт Краан, Ю.Чінченко, Персонал ДАА
	13/04/2010	Берт Краан	ДАА	Засідання РГ з питань постачання аеронавігаційних послуг (ANSP), законодавства, підготовка семінару у липні 2010.	Сімак, Берт Краан, О.Іванов, НК
	13/04/2010	Берт Краан	Делегація ANSP в аеропорті Бориспіль	Зустріч з постачальниками аеронавігаційних послуг для огляду поточних практик	Заступник начальника з роботи з постачальниками аеронавігаційних послуг, Берт Краан, О.Іванов, НК
	14/04/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	ЖАА-ТО в Києві	Detailed meeting on plans for joint venture with NAU, SAFA training in Kiev and future cooperation	Юуст Йнкерс, (ЖАА), Ханс Морманн, Берт Краан
	14/04/2010	Берт Краан	ДАА	Презентація організації Сумісного органа тренінгів (ЖАА ТО) для персоналу ДАА	Берт Краан, Юуст Йнкерс (ЖАА), О.Іванов, НК, ДАА
	14/04/2010	Берт Краан	Національний Авіаційний Університет (НАУ)	Перша зустріч, що організована ТЕМ-Т для майбутньої співпраці між ЖАА-ТО та Національним Авіаційним Університетом	Берт Краан, Юуст Йнкерс (ЖАА), О.Іванов, НК, В.Кравченко – проректор, професор Галіна Сусллова, Д. Бугайко
	15/04/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Твіннінг проект з безпеки руху	Семінар Твіннінг проекту з безпеки руху в готелі Президент	Ерік Хойруп, команда експертів проекту та 20 учасників
	16/04/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Неурядова організація - Українська асоціація безпеки руху з Проектом ТЕМ-Т	Обговорення подальшої роботи з формування ініціатив з безпеки руху в Києві	Рохіт Балуджа, ЛЧ, С.Санін



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
	16/04/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Львівська міська адміністрація	Візит до Львова Голови Делегації ЄС для запуску кампанії з безпеки руху. Через зміни у графіку Делегації ЄС Проект ТЕМ-Т був представлений Н. Купріяною.	Голова Делегації ЄС в Україні пан Пінту Тейшейра, Мер Львова пан Садовий, представники міської адміністрації, НК, Проект CIUDAD
	17 April to 27 April 2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Огляд Проектом ТЕМ-Т пунктів пропуску (авто та залізничних)	Зустрічі та інтерв'ю з робітниками митниці, прикордонниками, СМАП, водіями вантажівок та авто, тощо для завершення роботи за звітом 8.1	Відвідані всі автодороги та залізничні сполучення ТЕМ-Т, крім одної до Румунії. Мартін Керрідж, ЛЧ, НК. Тоні Бейлі не зміг прийняти участь через відміни авіарейсів (виверження вулкану та викиди). Повий звіт з фото.
	11/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Укравтодор	Зустріч РГ для обговорення звіту WSP з питань порівняння вартості будівництва автодоріг	Ф.Гончаренко, Т.Бабич, Є. Теросипов, ЛЧ, Санін
	11/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ тренінг з питань авіації SAFA представниками JAA	4x – денний курс тренінгу в МТЗУ	Берт Краан, 2 тренери з JAA, ЛЧ, + 12 учасників тренінгу
	13/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Фінальна Конференція Проекту Твіннінг з безпеки руху у готелі Парус	Завершення Твіннінг проекту, передача справ Проекту ТЕМ-Т, вручення медалей від ДАІ	Сергій Будник, Заступник директора департаменту, генерал-майор МВС. Ханс Райен, Світлана Дідківська, + 20 інших запрошених
	14/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Аеропорт Бориспіль	Презентація сертифікату SAFA в аеропорті Бориспіль	Берт Краан, 2 тренери з JAA, ЛЧ, + 12 учасників тренінгу
	12/05/2010	Н. Купріянова	НАУ	Зустріч для планування співпраці між JAA TO та НАУ, візиту до Нідерландів	В. Кравченко, проф..Г.Суслова, Дм. Бугайко, НК
	19/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ, ДРКТС	Зустріч для обговорення питань пунктів пропуску	О.Гандзій, О.Дячук, ЛЧ, Тоні Бейлі, С.Санін
	19/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Міністерство надзвичайних ситуацій	Зустріч для обговорення питань безпеки руху та рятування	Укр. Асоціація безпеки руху, ЛЧ
	19/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Укравтодор	Засідання РГ для демонстрації роботи, виконаної Проектом ТЕМ-Т, щодо прогнозування потоків за участю Укрдіпродору	Ф. Гончаренко, Є.Теросипов, О.Тищенко Л. Рибіцький (Укрдіпродор), ЛЧ, Джон Міллер, НК
	21/05/2010	Н. Купріянова	НАУ	Зустріч з питань співпраці між JAA та НАУ (підготовка Меморандуму з	В. Кравченко, проф..Г.Суслова, Дм. Бугайко,



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
				порозуміння)	НК
	25/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Світовий Банк	Конференція з питань безпеки руху в офісі Світового Банку в Києві. Представлені документи Світового Банку та пілотна схема Львівського проекту з безпеки руху, дискусії проекту.	Світовий Банк: Патрисио В.Маркез, Тамара Сулухиа, М.Берлін, Укр. Асоціація безпеки руху, Олександра К. , пан Прутнік, ЛЧ, НК, С.Дідьківська
	26/05/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Офіс HPR в Укравтодорі	Зустріч для обговорення питання про контракти підряду ремонтних робіт для уникнення дублювання робіт з Укравтодором	Мартін Керрідж, ЛЧ
	02/06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Департамент залізничного транспорту МТЗУ	Зустріч РГ, налагодження робочих стосунків з командою пана Снітко, нового Директора департаменту залізничного транспорту МТЗУ, запропонування допомоги ТЕМ-Т в процесі адміністративної реформи на залізничного транспорті.	ЛЧ, Руперт Дайер, М. Снітко, І. Родіонов, НК
	02/06/2010	Н. Купріянова	НАУ	Співпраця між JAA TO та НАУ (Додатки до Меморандуму з порозуміння оговорені та схвалені)	В. Кравченко, проф..Г.Суслова, Дм. Бугайко, НК
	03/06/2010	Ханс Морманн	Делегація ЄС у Києві	Планування розробки нового твіннінг проекту з авіації	ЛЧ, Ханс, С. Дідьківська
	03/06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Офіс ТЕМ-Т	Зустріч РГ з питань автотранспорту, проблеми з візами для водіїв	В. Агєєв, ЛЧ, Т. Бейлі, С.Санін
	10/06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ	Була запланована зустріч з представниками прикордонної служби для обговорення знаходжень в ході відвідання та огляду пунктів пропуску за участю МТЗУ, але прикордонники не з'явилися на зустріч.	Г. Легенький, О. Гандзій, Т. Бейлі, М.Керрідж, ЛЧ, НК
	13 to 15 /06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Пункти пропуску на кордоні з Румунією	Візит на ПП Парубне та Вадул Сірець для зустрічі з представниками митниці, прикордонної служби. Інтерв'ю з	Мартін Керрідж, Тоні Бейлі, НК, ЛЧ. Представники МТЗУ запрошені, але не змогли відвідати.



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
				користувачами послуг ПП.	
	16/06/2010	Едді Деклерк	Укррічфлот	Зустріч для обговорення політики майбутнього розвитку діяльності та проблем річкового транспорту	Е. Деклерк, ЛЧ, Андрій Чайко,
	17/06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Університет залізничного транспорту КУЕТТ	Одноденний тренінг з інвестицій та кваліфікації управління	Руперт Дайер, Мартін Керрідж, Т. Бейлі, ЛЧ
	22/06/2010	Ханс Морманн	Офіс РОА	Зустріч з питань організації нового Твіннінг проекту з авіації	О. Чорний, С. Дідківська, Х. Морманн, О. Іванов, НК
	22/06/2010	Руперт Дайер	Департамент залізничного транспорту МТЗУ	Наступна зустріч РГ залізничного транспорту за участю місцевих експертів департаменту і потім ще одна зустріч 25 червня	Мю Снітко, І. Родіонов, С. Заблоцька – МТЗУ, Руперт Дайер, ЛЧ
	23/06/2010	Н. Купріянова (ННК)	НАУ	Співпраця між JAA TO та НАУ (обговорення проведення першого тренінгу у вересні 2010)	В. Кравченко, проф. Г. Сулова, Дм. Бугайко, Ю. Чинченко, НК
	24/06/2010	Ханс Морманн	ДАА	Зустріч РГ з управління аеронавігацій, департамент, який розробляє Твіннінг проект	Борзенець, Федяков, Х. Морманн, О. Іванов, НК
	24/06/2010	Ханс Морманн	ДАА	Зустріч РГ з департаментом, відповідальним за сертифікацію аеродромів та аеропортів за Проектом Твіннінг	Шанделюк, М. Чайковський (Київкологпроект), Х. Морманн, О. Іванов, НК
	24/06/2010	Ханс Морманн	ДАА	Зустріч РГ з відділом міжнародних проектів для обговорення питань авіаційного Твіннінг проекту	Новіченко, Новак, Миколаївська, Х. Морманн, О. Іванов, НК
	24/06/2010	Ханс Морманн	ДАА	Зустріч з департаментом зовнішніх відносин ДАА для обговорення питань авіаційного Твіннінг проекту	О. Мельник, Решетняк, Х. Морманн, О. Іванов, НК
	25/06/2010	Ханс Морманн	Делегація ЄС	Обговорення питань авіаційного Твіннінг проекту та угода по завершенню у кінці вересня 2010.	С. Дідківська, Елеонора Ніколайчук, Х. Морманн, О. Іванов, НК



#	ДАТА	ВІДПОВІДАЛЬНИЙ	ОРГАНІЗАЦІЯ	ПИТАННЯ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ	УЧАСНИКИ
	12 and 13 /06/2010	Берт Краан	Конференція в МТЗУ	Міжнародна конференція з питань надання аеронавігаційних послуг ANSP за участю 70 представників, у тому числі DG Move, Eurocontrol та делегатів із Нідерландів та Азербайджану	Фернандез, IR ЄС Брюссель, Брюгген, АТС Голландія, Morscheck, ANS Німеччина, Kiss ATM EASA, Німеччина
	15/07/10	Лес Чізмен (ЛЧ)	Фонд Ефективного Управління (ФЕУ), McKinsey & Co.	Нова ініціатива Міністра транспорту щодо розробки дорожньої карти для реалізації транспортних інфраструктурних проектів	Лейлі Аббасова, В. Чернявскис, ЛЧ, С.Санін
	16/07/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Укравтодор – Державна адміністрація автодоріг України	Зустріч з новим призначеним заступником голови та обговорення планування подальшої діяльності	Євген Прусенко, Заступник голови, Т.Бабич, начальник відділу зовнішніх зв'язків, Укравтодор
	22/07/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	АСМАП	Зустріч РГ для обговорення питань віз, тренінгу та політики на автомобільному транспорті	Сергій Кокот, Лариса Добруха, ЛЧ, НК
	27/06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Четверте Засідання Керуючого Комітету	Ухвалення Четвертого звіту про хід реалізації проекту та план на Період 5	За Протоколом засідання КК
	29/07/10	Лес Чізмен (ЛЧ)	МТЗУ (голови всіх під-секторів), ФЕУ	Дорожня карта реалізації транспортних інфраструктурних проектів – загальна дискусія, далі ще зустріч за участю міністра, заступника міністра О. Баранова, Г. Легенького, ФЕУ і ЛЧ.	К. Єфіменко, Міністр, О. Баранов, Заступник міністра, всі начальники департаментів МТЗУ, ФЕУ, ЛЧ, С. Санін
	30/06/2010	Лес Чізмен (ЛЧ)	Управління кадрів МТЗУ	Перегляд плану заходів після призначення А. Мироненко заступником начальника управління кадрів МТЗУ, хід виконання тренінгів, обговорення можливої бази даних для ведення реєстру персоналу міністерства управлінням кадрів – як було почато у 2009 р.	Олена Саніна, Антоніна Мироненко, ЛЧ

Примітка: Була домовленість проводити регулярні зустрічі по п'ятницях о 16:00 з паном Г.Легеньким за умови його графіку. На такі зустрічі готувались нотатки та питання для обговорення діяльності протягом поточного тижня та плани на наступний тиждень.



14. Додаток G: Проміжні звіти, що розроблені Проектом ТЄМ-Т до 31 липня 2010 р.

(ЕД) **Едді Деклерк**, морський транс-т, (ТП) **Тоні Пірс**, дорожня інфраструкту, (МК) **Мартін Керрідж**, Економіст / Координатор з питань політики, (МГ) **Марк Грайг**, Стратегія, (ЛЧ) **Лес Чізмен**, Керівник Проекту, автотраспорт, (ЕБ) **Ентоні Бейлі**, кордони, ММТ, (ДжМ) **Джон Міллер**, економіст/прогнози потоків/моделювання, (ХМ) **Ханс Морманн**, авіація, (БК) **Берт Краан**, авіація, (ПХ) **Пітер Хафнер**, залізничний тр-т, (RD) **Руперт Дайер**, залізничний тр-т, (РБ) **Рохіт Балуджа**, безпека др, (ДжК) **Джон Карр**, дор. будівництво, (НЙ) **Нільс Йоргенсен**.

Компонент	Док.	Назва документу	Редактор	Зміст	Автор	Включає погоджені питання	Заплановано
1. Політика	1.1	Установи та законодавство в транспортному секторі	МГ	Інституціональні рамки та вузькі місця Існуюче законодавство та законодавчі рамки Рекомендації	МГ МГ МГ		Заплановано на період 4, але затримка через зміни уряду та призначення нового Міністра
	1.2	Транспортна статистика	МК	Статистична методологія України Гармонізація з ЄС	МК МК	Специфікації для бази даних стратегічного транспортного планування	1-й проект док-ту готовий для подальшого обговорення з відділом статистики 3
	1.3	Інтегрована транспортна політика	МК	Проект документа політики	МК		Завершено квітень 2009.
2. Залізничний транспорт	2.1	Пропозиції швидкісних послуг та тарифів	МК	Існуючі пропозиції та їх обґрунтування Поточна ситуація Рекомендації	РД МК		Завершено і розповсюджено, січень 2010.
	2.2a	Конкуренція на залізничному транспорті	РД	Інтероперабельність та технології перетину кордону Гармонізація правил та стандартів Логістичні центри та обробка вантажу Енерго-ефективність	ТБ РД	Політика залізничного транспорту ЄС; Інтероперабельність	Завершено для обговорення з УЗ та департаментом залізничного транспорту МТЗУ – вересень
	2.2b	Інтероперабельність залізничного транспорту	РД	Термінологія Політика ЄС та мережі ТЄМ-Т	РД		Завершено січень 2010 для



Компонент	Док.	Назва документу	Редактор	Зміст	Автор	Включає погоджені питання	Заплановано
				Інтероперабельність залізничного транспорту та політика ЄС Система України та її відповідність стандартам ЄС з Інтероперабельності Рекомендації для реалізації Інтероперабельності в Україні			обговорення з УЗ та департаментом залізничного транс-ту МТЗУ
	2.3	Реструктуризація залізниці	РД	Існуюча організація Відділення Корпоратизація та фінансова свобода Перехресне субсидування пасажирських послуг	РД МК	Правила конкуренції Система кошторису УЗ	Завершено для обговорення з УЗ та департаментом залізничного транс-ту МТЗУ.
	2.4	Реструктуризація залізниці в Україні, як це відбулось в Європі	РД	Досвід Німеччини, Великобританії, Франції та використання в Україні	РД		Завершено, березень 2010.
3. Дорожня інфраструктура	3.1	Будівельні стандарти	ТП	Гармонізація будівельних стандартів	ТП		Завершено
	3.2	Організація та фінансування дорожньої інфраструктури	ТП	Поточна організація Практики утримання та стандарти, можливості підряду Децентралізація	ТП ТП ТП	Утворення підрозділу з ДПП наразі змінено консультації з запровадження підрозділу ДПП	Завершено, січень 2010.
	3.3	Безпека дорожнього руху	ТП	Аналіз поточної ситуації Ініціативи Проекту ТЕМТ, вкл.. Львівський пілотний проект	ТП РБ		Завершено січень 2010.
	3.4	Порівняння вартості дорожнього будівництва	ЈС	Спеціальний звіт на запит Укравтодору	ЈС		Завершено січень 2010
4.	4.1	Ринок автотранспорту	ЛЧ	Аналіз ринку, тарифи на пас. Та	ЛЧ	Збори з	Завершено січень



Компонент	Док.	Назва документу	Редактор	Зміст	Автор	Включає погоджені питання	Заплановано
Автотранспорт				вантажні перевезення та система оподаткування Безпека перевезень Енергетична безпека, навколишнє середовище Удосконалення контролю та статистики Процедури перетину кордону		користувачів доріг	2010
5. Порти та внутрішні водні шляхи	5.1	Реформування політики морського транспорту та План дій	ЕД	Конкурентоспроможність та ефективність кожного порту Ефективність внутрішніх трансп. сполучень Попит та транзит Політика та план реформ	ЕД	Матриця ефективності порту Аналіз політики мор. Транспорту	Завершено січень 2010
	5.2	Адміністрація портів та політика портів	ЕД	Рекомендації щодо законодавства Рекомендації щодо послуг в портах Оцінка адміністрації портів Гармонізація з ЄС/СОТ	ЕД		Завершено лютий 2010.
	5.3	Політика морського транспорту	ЕД	Скорочена та оновлена версія попередніх документів	ЕД		Завершено липень 2010
	5.4	Політика водних шляхів	ЕД	Скорочена та оновлена версія попередніх документів	ЕД		Вересень 2010
6. Авіація	6.1	Доступ до ринку	ХМ	Управління авіаційним потоком та Єдине Європейське Небо	БК	Реалізація ЕСАА	Окремі документи для ДАА
	6.2	Аеропорти	ХМ	Огляд планів реконструкції аеропортів	БК	Огляд планів реконструкції аеропортів до 2020	Окремі документи для ДАА



Компонент	Док.	Назва документу	Редактор	Зміст	Автор	Включає погоджені питання	Заплановано
	6.3	Підвищення можливостей ДАА у сфері нагляду за забезпеченням безпеки	ХМ	Сертифікація аеропортів та систем управління безпекою	БК		Окремі документи для ДАА
7. Міжгалузеві питання	7.1	Міжгалузеві питання, Мультимодальний транспорт, Логістика, прикордонні питання	ТБ	Інтермодальна політика: стандартизація; контейнеризація; покращення транзиту Технологія логістики: регіональні питання; виконання; модернізація Прикордонні питання: єдині процедури з ЄС; покращення ММТ при кордоні; Регіональні логістичні центри	ТБ	Покращення логістичних послуг Індикатори виконання на пунктах пропуску	Перший звіт завершено, січень 2010.
	7.2	Галілео, ГНСС	ТБ	Глобальні навігаційні стільникові системи та їх застосування	НЙ		Завершено, січень 2010.
8. Стратегія та План дій	8.1	Стратегія та План дій	ДжМ	Дослідження мережі База даних автом. та залізних доріг Попередній довгий перелік проектів Сценарії планування	ДжМ	Специфікації для бази даних стратегічного транспортного планування	Перший звіт, січ. 2010 з переліком документів у Періоді 5
9. Навчання та учбові тури	9.1 та 9.2	Аналіз потреб у навчанні та оцінка	ЛЧ	Аналіз потреб у навчанні	ЛЧ		Завершено, тренінги базуються на знаходженнях



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”.