



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ

від _____ 200_ р. № _____

Київ

Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року

1. Схвалити Транспортну стратегію України на період до 2020 року, що додається.

2. З метою реалізації Транспортної стратегії Міністерству транспорту та зв'язку розробити Програму розвитку транспорту та шляхового господарства України на 2010 -2015 роки та подати на розгляд Кабінету Міністрів України.

3. Міністерству транспорту та зв'язку подавати щороку до 31 березня наступного звітного періоду подавати Кабінетові Міністрів України звіт про хід виконання Стратегії

Прем'єр-міністр України

Ю. ТИМОШЕНКО

ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2020 РОКУ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Україна активно включається в світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою стало отримання асоційованого членства в Європейському Союзі. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджаючими темпами з метою сприяння швидкому економічному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Мета Транспортної стратегії полягає у визначенні ключових проблем розвитку транспорту, цілей, принципів та пріоритетів розвитку транспортної системи України з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів на період до 2020 року. Вона пропонує політико-економічні, організаційні та правові заходи. Технічний та технологічний розвиток транспорту буде спрямований на формування інтегрованої транспортної системи, створить умови для подальшого розвитку галузі та її підсекторів.

Стратегія охоплює залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний та громадський пасажирський транспорт, ефективність роботи яких великою мірою залежить від державної політики та регуляторних методів.

В результаті реалізації Стратегії Україна має володіти розвиненою транспортною інфраструктурою, інтегрованою до Пан'європейських транспортних мереж, бути конкурентоздатною на міжнародних ринках та ефективно реалізовувати свій геополітичний потенціал. Реалізація стратегії сприятиме суттєвому підвищенню ефективності транспортної системи в цілому, стійкому розвитку економіки та добробуту українців.

Транспортна стратегія України до 2020 року розроблена робочою групою, утвореною Мінтрансв'язку за технічної допомоги Європейського Союзу: проекту „Підтримка інтеграції України до Транс'європейських транспортних мереж ТЕН-Т” та проекту Твінінг „Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні”.

1. РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни. Транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Частка транспортного сектора у валовому внутрішньому продукті України складає 9,3% ¹(станом на 2008 рік). Чисельність працівників галузі становить майже 7% від загальної чисельності зайнятого населення.

¹ За даними Державного комітету з статистики

Україна володіє розвинутою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км залізниць), 18 морських торговельних портів розташовані у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах. Україна володіє 2,2 км внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро (Додаток 1).

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів №3,5,7,9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №3,4,5,7,8,10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАССКА).

Значний транзитний потенціал України дає можливість розвивати експорт послуг – у 2008 році - 7,6 млрд. дол. США (Додаток 2). В загальній структурі експорту послуг транспортні послуги складають майже 70%, в структурі імпорту – близько 20%. Протягом років незалежності транспорт України демонструє стійке позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами.

У 2008 році транспортна система забезпечила перевезення 1,8 млрд. тонн вантажів і більше 8,0 млрд. пасажирів. Динаміка перевезень за видами транспорту представлена у додатках 3,4.

На залізничному транспорті впроваджується швидкісний пасажирський рух між найбільшими містами України. Останні роки характеризувались високими темпами автомобілізації країни, що сприяє свободі переміщення та створює новий спосіб життя (Додаток 4).

Протягом останніх 18 років транспортна галузь зазнала суттєвих змін. Сьогодні діють десятки тисяч суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм та форм власності. Частка обсягів перевезень вантажів суб'єктами приватної форми власності складає 56,1%, пасажирів – 44,0%.

У 2008 році підприємствами транспортного сектора освоєно інвестицій на суму майже 13,6 млрд. грн., що складає 9,3% загального обсягу інвестицій в економіку України. Більша частина інвестицій в транспортний сектор здійснюється за рахунок власних коштів підприємств транспорту (Додаток 5).

Україна володіє розвинутою мережею вищих та середніх навчальних закладів з підготовки фахівців для усіх видів транспорту, які здатні освоювати будь-які інноваційні технології.

2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, рівня техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Внаслідок світової фінансової кризи та скороченням попиту на основні експортні товари відбулось падіння обсягів вантажних перевезень за I півріччя 2009 р. на 31,8% у порівнянні з попереднім періодом.

Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни використовуються недостатньо. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все відставання автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни (за останні двадцять років їх довжина практично не зростала).. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний

стан доріг. Середня швидкість руху на дорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах.

Нестача інвестицій призвела до старіння основних фондів та рухомого складу, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Морські порти України за якісними, технічними характеристиками, такими, як глибини, засоби перевантаження і зберігання, технічний стан причалів і устаткування, рівень автоматизації і комп'ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х років минулого століття.

Транспорт створює значне техногенне навантаження на навколишнє природне середовище, є джерелом третини викидів шкідливих речовин в Україні. Найбільшою мірою це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка досягає 90%.

Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. В середньому за добу в автомобільних катастрофах гине більше 20 і отримує травми близько 200 учасників дорожнього руху. Рівень дорожнього травматизму в Україні перевищує відповідний показник європейських країн майже у 10 раз (Додаток 6).

Іншими важливими проблемами розвитку транспортного сектора на сучасному етапі є недостатній рівень обслуговування населення транспортом загального користування, низька якість транспортних послуг, недостатня пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску, відставання в розвитку транспортно-логістичних технологій, висока частка транспортних витрат у собівартості продукції.

Вирішення зазначених проблем є особливо важливим та актуальним в сучасних умовах європейської інтеграції транспортної системи України.

На виникнення проблем вплинув цілий ряд негативних факторів:

- великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення у порівнянні з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 чол./кв.км), його низьку купівельну спроможність (1/5 купівельної спроможності Єврозони), відносно невеликий парк автомобілів та велику територію країни;
- низький рівень вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі;
- відсутність коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань;
- низький рівень тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню;
 - обмежене фінансування з Державного та місцевих бюджетів;
- збитковість транспортних підприємств, що здійснюють перевезення, та недостатня компенсація витрат коштів з бюджету від перевезень пільгових категорій пасажирів;
- неефективність системи збору виручки від міських та приміських перевезень на громадському пасажирському транспорті;
- несприятливий інвестиційний клімат, недосконалість механізму лізингу транспортних засобів, відсутність інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства;
- незавершеність структурних реформ у тому числі на залізничному, морському, громадському пасажирському транспорті, у дорожньому господарстві;
- недосконалість нормативно-правової бази, низькі темпи гармонізації вітчизняного транспортного законодавства з міжнародним і європейським правом;
- недостатньо ефективна взаємодія між різними гілками влади;

- економічна криза, що привела до зменшення потреб у перевезеннях у 2009 році на 30-40%;

- проведення Росією політики, спрямованої на переорієнтацію вантажопотоків, що формуються на території Росії, з українських на власні порти.

Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексного оновлення та модернізації транспорту. Така програма повинна об'єднувати комплекс заходів нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату, з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування. Стратегія також пропонує ряд структурних реформ на транспорті.

3. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ТА РИНКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Цілі державного розвитку на довгострокову перспективу викладено у програмному документі „Україна 2020: Стратегія національної модернізації”, підготовленому Міністерством економіки та Інститутом економічного прогнозування у 2009 році. Стратегічний напрямок розвитку економіки України оптимістично оцінюється як інвестиційно-інноваційний, який має дати підвищення її конкурентоспроможності. Якщо у 2009-2012 роках передбачається гальмування розвитку із-за дій світової кризи, то період 2013-2020 років має стати важливим етапом прискорення економічного і соціального розвитку України.

Метою розвитку 2009-2012 рр. стане мінімізація негативного впливу світової кризи з оздоровленням фінансових ринків та реального сектору економіки, перш за все - енергетичного, аграрного та внутрішньо орієнтованого за оптимістичним сценарієм. Передбачається, що темпи росту ВВП складуть 2% на рік.

Стратегічними цілями на посткризові 2013-2020 роки мають бути посилення фундаментальних чинників сталого розвитку: створення сприятливих рамкових умов для суб'єктів ринку та інвесторів, сучасної інноваційної системи, поліпшення довкілля та якості життя з структурно-технологічною модернізацією економіки. Темпи росту ВВП передбачаються 6-6,5% на рік. Результатом має стати активізація виробництва, підвищення якості життєвих стандартів, інтеграція України у світогосподарську систему, реалізація конкурентних переваг України на міжнародній арені і нарешті – скорочення розриву в економічному розвитку між Україною та розвиненими країнами.

Населення України у 2020 році складе 43 млн. чол., тобто зменшиться на 3 млн. чол. Однак будуть зростати соціальні стандарти та рівень життя, що приведе до збільшення рухомості населення: числа поїздок на душу населення та кількості індивідуальних автомобілів.

Криза викликала різкий спад обсягів перевезень (особливо вантажних), відновлення яких до рівня 2008 року очікується після 2012 року. Передбачається, що в період 2009-2012 років середньорічний темп приросту обсягів вантажних перевезень складе 3,7%, пасажирських – 2,3%. Цей період вимагає підтримки транспортного сектору з проведенням ефективної тарифної, податкової політики та залученням інвестицій. У посткризовий період (2013-2020 роки) очікувані середньорічні темпи приросту вантажних перевезень складуть 6,3%, пасажирських – 2,8%.

Очікується, що у 2020 році обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,0% та складуть 2535 млн. тонн. Переробка вантажів у державних морських торговельних портах збільшиться на 43,2% та складе 189 млн. тон. Обсяги пасажирських

перевезень зростуть на 35% та складуть 6530 млн. пас. (Додаток 7). Це вимагає розширення пропускних спроможностей та модернізації транспорту

4. ПРИНЦИПИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Соціальні принципи

- ◆ Сприяння територіальній цілісності країни та соціально-економічного розвитку регіонів.
- ◆ Забезпечення свободи мобільності людей (в тому числі з обмеженими фізичними можливостями) та у виборі виду транспорту на основі раціональної цінової політики, яка відображає економічну вартість транспорту.
- ◆ Створення умов для надання транспортних послуг, які є безпечними і доступними для всіх верств населення.
- ◆ Узгодження планування об'єктів транспортної інфраструктури з Генеральною схемою планування території України, довгостроковими планами використання земельних ресурсів і розміщення продуктивних сил.
- ◆ Посилення партнерських відносин між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, транспортними підприємствами, профспілками та громадськими організаціями в процесі реалізації Транспортної стратегії, моніторингу та оцінки виконання поставлених завдань.

Економічні принципи

- ◆ Забезпечення сприятливої ділової кон'юнктури для всіх фізичних і юридичних осіб, які діють на ринку транспортних послуг, незалежно від форми власності, формування однорідного конкурентного середовища між видами транспорту і в межах кожного виду.
- ◆ Необхідності проведення жорсткої антимонопольної політики, а за наявності конкуренції введення вільного ціноутворення.
- ◆ Залучення інвестицій і заохочення участі приватного сектору на засадах справедливості, прозорості та стабільності.
- ◆ Транспарентності регулювання транспортної системи.
- ◆ Використання ресурсів транспорту відповідно до ринкового попиту.

Фінансові принципи

- ◆ Концентрації фінансових ресурсів на основі визначення пріоритетів відповідно до сформульованих цілей і вимог до економічної ефективності їх використання.
- ◆ Функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності.
- ◆ Спільного фінансування транспортної інфраструктури, за яку необхідно платити безпосередньо через загальне оподаткування або через призначені для користувача витрати.

◆ Фінансування інвестиційних проектів на основі доходу або потоку прибутків від реалізації проекту.

◆ Компенсації витрат перевезень за надання пільгових послуг на маршрутах соціального значення для того, щоб транспорту повноцінно працювати у майбутньому.

Екологічні принципи

◆ Пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язковості дотримання екологічних стандартів і нормативів у транспортній діяльності.

◆ Запобігання забрудненню довкілля та негативному впливу на людське здоров'я внаслідок інтенсивного розвитку автомобільного транспорту.

◆ Введення в дію економічного механізму природокористування та природоохоронної діяльності на основі підходу «забруднювач платить».

◆ Прийняття та виконання міжнародного законодавства щодо перевезення небезпечних вантажів.

◆ Стимулювання пріоритетного розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту та інтермодальних технологій.

5. ЦІЛІ ТА ПРІОРИТЕТИ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

Метою розвитку транспортної системи є створення умов для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню якісних транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства.

Основними цілями розвитку транспортного сектора економіки України на період до 2020 року є:

- Модернізація транспортної інфраструктури та рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та товаропотоків
- Забезпечення конкурентоспроможних та якісних транспортних послуг для економіки
- Забезпечення доступних та якісних транспортних послуг населенню
- Інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг
- Підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища
- Підвищення безпеки транспортних процесів та енергоефективності.

Основними пріоритетами Транспортної стратегії держави мають бути:

- розвиток транспортної інфраструктури, її модернізація та приведення у відповідність до євростандартів, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів та мережі прикордонних пунктів пропуску відповідно до темпів зростання обсягів зовнішньої торгівлі;

- підготовка транспортної інфраструктури до фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року;

- розроблення та запровадження державних соціальних стандартів транспортного обслуговування населення;

- реалізація інтеграційної стратегії з метою інтегрування транспортної системи України в європейську та світову; прискорена адаптація вітчизняного законодавства до європейських стандартів; впровадження нормативних актів, які відповідають положенням та вимогам міжнародних угод;

- розвиток експорту транспортних послуг, ефективна реалізація транзитного потенціалу України, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг;

- поліпшення інвестиційного клімату, залучення інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства, удосконалення механізму лізингу транспортних засобів; створення сприятливих умов, які забезпечуватимуть привабливість транспортної діяльності для залучення приватного, в тому числі, іноземного капіталу;

- формування ефективної конкурентної тарифної політики та забезпечення доходної бази підприємств галузі;

- завершення структурних реформ на залізничному, морському транспорті, міському і приміському громадському транспорті, у сфері інфраструктури дорожнього господарства при скороченні безпосередньої участі держави в транспортній діяльності;

- підвищення ефективності державного управління, розробка та реалізація Транспортної стратегії, контроль за її впровадженням та моніторинг результатів. Розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю, подальша реалізація структурних реформ з метою оптимізації функцій управління та підвищення ефективності господарської діяльності на транспорті; розвиток конкурентного середовища;

- удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті;

- стимулювання стійкого розвитку транспорту шляхом надання переваги екологічно чистим та енергоефективним видам транспорту, зниження техногенного навантаження транспорту на навколишнє природне середовище, розвитку громадського пасажирського транспорту як альтернативи стрімкій автомобілізації країни.

6. ОСНОВНІ НАПРЯМИ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

6.1. МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

6.1.1. Розвиток транспортної інфраструктури

У найближчі роки Україна потребує суттєвої розбудови транспортної мережі, перш за все, міжнародних транспортних коридорів, мережі автомобільних доріг, швидкісних залізниць та аеропортів.

Складність проблеми полягає в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури знаходяться в державній власності, потребують значних інвестицій та великою мірою залежать від фінансування з Державного та місцевого бюджетів. Враховуючи недостатність фінансових засобів бюджету, необхідна взаємодія державного та приватного секторів і нові методи фінансування. Важливим питанням є резервування земель для будівництва і розвитку об'єктів транспортної інфраструктури та підготовка відповідної нормативно-правової бази.

- Збільшення пропускної спроможності транспортної мережі
- Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів
- Розвиток мережі автодоріг, перш за все – державного значення
- Розвиток пропускних спроможностей морських портів
- Розвиток транспортних вузлів та залізничних, автомобільних підходів до морських портів,
- Розвиток мережі прикордонних пунктів пропуску.
- Розвиток аеропортової мережі, перш за все, в рамках підготовки до Євро 2012
- Створення мережі логістичних центрів та сухих портів.
- Вдосконалення мережі інформаційно – комунікаційних технологій транспорту.

До найбільш важливих інвестиційних проектів належать:

- впровадження швидкісних пасажирських поїздів: Київ – Полтава – Харків, Київ – Дніпропетровськ – Сімферополь, Київ – Тернопіль – Львів, Київ – Жмеринка – Одеса та між великими обласними центрами;

- будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг Львів – Броди, Львів – Краківець, Вінниця – Київ, Кіпті – Бачівськ; Київ - Чоп, Київ – Харків – Довжанський, Київ – Одеса, Київ – Ковель – Ягодин, Львів – Кіровоград – Знам'янка, Херсон – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь, Великої кільцевої дороги навколо Києва;

- підготовка транспортної мережі до обслуговування фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року, в тому числі будівництво, реконструкція, аеропортів у Києві, Донецьку, Львові, Харкові;

- посилення пропускної спроможності на Крим, розвиток другого залізничного напрямку Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой;

- будівництво нового залізничного тунелю Бескид – Скотарське (МТК №5);

- розбудова метрополітену в Києві, Харкові, Дніпропетровську, Донецьку;

- вдосконалення системи стеження за транспортними засобами шляхом впровадження систем супутникової радіонавігації;

- будівництво та реконструкція терміналів (перш за все – контейнерних) в морських портах;

- оновлення портового допоміжного і криголамного флоту та модернізація засобів портової механізації;

- створення логістичних центрів у транспортних вузлах зі значними вантажопотоками;

- будівництво другої черги глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море;

- будівництво шляхів залізничного, автомобільного сполучення українського Придунав'я, в тому числі залізничної лінії Ізмаїл – Рені.

6.1.2. Рухомий склад

Прискорене оновлення рухомого складу є одним із найважливіх напрямів модернізації транспорту. Воно суттєво покращить обслуговування економіки та населення, підвищить конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечить у повній мірі безпеку перевезень та охорону навколишнього середовища. Оновлення рухомого складу має здійснюватись за рахунок транспортних компаній, за винятком соціально значимих пасажирських перевезень, що мають фінансуватись з бюджетів всіх рівнів.

Основні завдання щодо забезпечення оновлення рухомого складу:

- прискорене та збалансоване впровадження сучасних європейських стандартів безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту;
- формування раціональної структури парку рухомого складу за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива тощо у відповідності до поточної структури транспортного попиту;
- розвиток і модернізація в містах, де буде проходити фінальна частина чемпіонату Європи з футболу 2012 року, комунального пасажирського транспорту та забезпечення необхідною кількістю рухомого складу та автобусів для міжміських і міжнародних перевезень;
- оновлення залізничних локомотивів та вантажних вагонів, модернізація пасажирських вагонів з метою збільшення їх життєвого циклу.

6.1.3. Інвестиційна політика

Механізми реалізації інвестиційної діяльності наступні:

- використання різних джерел фінансування галузі: власних коштів підприємств, коштів Державного та місцевих бюджетів, коштів інвесторів на концесійній основі, кредитних ресурсів банків та міжнародних фінансових установ;
- проведення переоцінки основних фондів, посилення заходів по збільшенню інвестицій у розвиток транспорту загального користування при державній підтримці, що сприятиме впровадженню вітчизняних інноваційних транспортних технологій та технологічній модернізації транспорту;
- впровадження механізму державно-приватного партнерства з метою залучення ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів;
- аналіз можливостей запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології;
- розширення принципів “користувач платить” та “забруднювач платить” при користуванні транспортною інфраструктурою;
- встановлення ввізних митних платежів, які відповідають вимогам СОТ.

Одним із механізмів забезпечення інвестиційної діяльності залишається бюджетне фінансування транспортного сектора, яке має бути спрямоване, перш за все, на наступні цілі:

- забезпечення функцій державного управління в транспортній сфері;
- гарантовану підтримку в робочому стані мережі об'єктів транспортної інфраструктури, ;
- ініціювання бюджетного фінансування найважливіших транспортних проектів;
- гарантоване фінансування законодавчо закріплених державних зобов'язань програм розвитку транспорту.

Потребує вдосконалення нормативно-правова база з питань розробки та впровадження економічного і фінансового механізмів фінансування інфраструктури: прийняття (доопрацювання) законів України „Про концесії”, „Про державно-приватне партнерство”, „Про державно-приватне партнерство у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг”, „Про інвестиційну діяльність”, „Про лізинг”, а також з питань відведення земель для нового транспортного будівництва.

6.2. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТА ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ

Створення стабільно функціонуючої, економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитись вільно, надійно та ефективно, з мінімізацією впливу на навколишнє середовище та інших користувачів транспорту.

6.2.1. Розвиток ринку послуг вантажного транспорту шляхом:

- розробки технічних і організаційних заходів, спрямованих на забезпечення гарантованого збереження вантажів, що перевозяться;
- вдосконалення нормативної бази (транспортного, митного, податкового законодавства), контролю вантажно-розвантажувальних операцій і відповідальності за діяльність вантажовласників і експедиторів;
- забезпечення прав і захист перевізників, створення ефективної системи допуску перевізників і транспортних засобів до надання послуг з перевезення вантажів, включаючи питання тарифів і фінансового навантаження для суб'єктів малого і середнього бізнесу, спрощення процедур отримання віз;
- вдосконалення порядку застосування штрафних санкцій за порушення вимог законодавства під час перевезення територією України вантажів іноземними перевізниками;
- забезпечення пільгового оподаткування операцій з надання послуг, пов'язаних з переміщенням вантажів транзитом через територію України;
- впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій на базі GPS;
- посилення взаємодії видів транспорту шляхом розвитку мультимодальних перевезень і міжнародних транспортних коридорів;
- вдосконалення транспортно-експедиторської діяльності;
- вдосконалення механізмів сертифікації і ліцензування операторів вантажного транспорту;
- збільшення швидкості переміщення товарів та ритмічності їх доставки до рівня світових досягнень, скорочення часу обробки партій товарів у портах та часу перетину державного кордону;

- забезпечення експлуатаційної сумісності мереж і виділення маршрутів для вантажних перевезень;
- створення національних транспортних компаній, здатних конкурувати зі світовими;
- впровадження стандартних комерційних вантажних і транспортних документів міжнародного зразка, уніфікація процедур, правил і вимог до перевізників.

6.2.2. Створення ефективної системи інтермодального транспорту

Створення сприятливих технічних, правових, організаційних і фінансово-економічних умов розвитку інтермодальних перевезень і справедливих ринкових умов між видами транспорту, гарантування якості інтермодальних перевезень, їх привабливості та доступності для транспортних операторів буде досягнуто завдяки:

- встановленню нормативно-правових основ функціонування інтермодального транспорту;
- ідентифікації стратегічної мережі інтермодальних перевантажувальних пунктів і коридорів, визначення інтермодальних контейнерних і контрейлерних маршрутів у рамках міжнародних транспортних коридорів;
- маркетинг інтермодальних транспортних послуг;
- введенню „єдиного вікна” для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документу для всіх перевізників вантажів;
- залученню інвестицій у нові стандарти інтермодального обладнання;
- вдосконаленню тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики для стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень, розробці оптимальних тарифів при дотриманні умов вигідності перевезень для автомобільного і залізничного транспорту;
- розробці технології взаємодії всіх учасників перевезення;
- створенню інституту операторів інтер/мультимодальних перевезень.
- визначенню і реалізації пріоритетних проектів розвитку інфраструктури інтермодального транспорту в довгостроковому періоді, в тому числі створенню мережі сучасних високотехнологічних контейнерних терміналів і збільшенню пропускної спроможності існуючих терміналів;
- збільшенню рівня контейнеризації перевезень і номенклатури вантажів, що перевозяться в контейнерах;
- створенню технічних умов для становлення професії універсального перевізника;
- розвиток співробітництва з Польщею, країнами Балтії в організації контрейлерних перевезень.

—

6.2.3. Розвиток логістики

Розвиток транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів вимагає:

- вдосконалення бази нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівносприятливих умов учасникам транспортно-логістичного ринку, функціонування логістичних центрів, використання електронних документів у сфері вантажного транспорту;

- налагодження ефективної взаємодії з приватним сектором і місцевими органами влади з метою визначення оптимальних місць розташування стратегічних логістичних центрів, що поєднують різні види транспорту, та їх формування;
- розбудова і модернізація транспортної, складської інфраструктури, підвищення техніко-технологічного рівня вантажних терміналів;
- підтримка проектів державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури та інноваційні технології;
- підвищення кадрового потенціалу у сфері логістики, впровадження ефективної системи сертифікації логістів;
- створення комплексних інформаційних систем управління, телематичних засобів навігації і моніторингу (“інтелектуальних транспортних систем”, систем контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, системи повідомлення про прибуття в портах тощо), інноваційних технологій переробки в інтермодальних терміналах, оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими в єдину систему координатного управління.

6.2.4. Розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів

Забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури транспортних коридорів, що функціонують на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу, швидкості доставки, збереження вантажів, інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів передбачає:

- розробку та виконання Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2011-2015 роки;
- залучення інвестицій для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (урядова фінансова підтримка інфраструктурних проектів, концесії тощо);
- проведення моніторингу міжнародних вантажопотоків за напрямками міжнародних транспортних коридорів, підготовку пропозицій та техніко-економічних обґрунтувань щодо розширення номенклатури та підвищення якості транспортно-перевантажувальних, експедиційних та інформаційних послуг при перевезенні вантажів;
- розробку методичного забезпечення розвитку термінальної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів;
- підвищення пропускної спроможності вантажонапружених ділянок, розвиток залізничних під'їздів до портів, мережі терміналів, сортувальних станцій і перевантажувального устаткування;
- створення автоматизованої системи обліку транзитних вантажо- і пасажиропотоків за напрямками, впровадження сучасних інформаційних і комунікаційних технологій, облаштування волоконно-оптичних ліній зв'язку;
- підвищення дозволеної швидкості руху поїздів на напрямках міжнародних транспортних коридорів;
- розробку разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень та наскрізних тарифів;
- розширення участі у міжнародних проектах щодо розбудови Пан'європейської транспортної мережі;
- вдосконалення податкової і митної політики при забезпеченні перевезень на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

6.3. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОСТУПНОСТІ ТА ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НАСЕЛЕННЮ

Транспорт має забезпечувати доступність та якість транспортних послуг для усіх верств населення у відповідності до соціальних стандартів. Враховуючи стійку тенденцію до урбанізації країни, особливо інтенсивний розвиток великих міст, розвиток громадського пасажирського транспорту має стати альтернативою індивідуального автомобільного транспорту. Пріоритетами у сфері громадського пасажирського транспорту є:

6.3.1. Довгострокове планування розвитку міст, міської та приміської транспортної мережі шляхом:

- розробки довгострокових Генеральних схем розвитку міст, перспективної забудови та транспортного сполучення;
- застосування архітектурних рішень для підвищення пропускнуєї спроможності вуличної мережі;
- прогнозування попиту на пасажирські міські перевезення та їх задоволення різними видами транспорту;
- оптимізації мережі маршрутів загального користування та структури парку на підставі періодичного моніторингу пасажиропотоків;
- вдосконалення системи управління міським транспортом, у тому числі створення центрів регулювання міського руху;
- впровадження інтелектуальних транспортних систем при управлінні рухом у містах, модернізації системи автоматичного регулювання руху (світлофорів);
- розробки програм підвищення безпеки руху в містах;
- реалізації проєктів зменшення негативного впливу міського пасажирського транспорту та навколишнє середовище.

6.3.2. Прискорений розвиток громадського транспорту загального користування як альтернатива використанню приватних легкових автомобілів шляхом:

- стимулювання розвитку у містах екологічно чистих електротранспорту, метро, „міні-метро”, „легкого метро” монорельсового транспорту тощо;
- будівництва нових та розширення існуючих метрополітенів у Дніпропетровську, Донецьку, Києві і Харкові та вирішення питань щодо будівництва метрополітенів в інших великих містах, де є потреба;
- застосування адміністративно-правових та економічних механізмів обмеження використання приватних автомобілів за наявності альтернативних якісних послуг громадського пасажирського транспорту;
- виділення окремих ліній дорожнього полотна для громадського пасажирського транспорту та забезпечення дієвого контролю за дотриманням цього рішення;
- реалізації моделей пріоритетності громадського пасажирського транспорту у схемах регулювання дорожнього руху;
- стимулювання розвитку у містах пішохідних зон, велосипедних доріжок тощо.

6.3.3. Забезпечення населення якісними послугами громадського транспорту в містах та у приміському сполученні шляхом:

- розробки державних соціальних стандартів і нормативів на пасажирському транспорті та їх впровадження;
- поліпшення обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями;
- запровадження системи обов'язкового продажу квитків на проїзд та його контролю;

- передачі функцій продажу квитків та збору виручки при здійсненні перевезень пасажирів у міському сполученні замовникам перевезень;
- розробки та запровадження системи безготівкових розрахунків за допомогою SMART-карт за проїзд пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;
- вдосконалення порядку проведення конкурсів на автобусних маршрутах з метою забезпечення на міському та приміському маршрутах одного потужного перевізника з відповідною матеріально-технічною базою, відповідального за організацію та безпеку перевезень.

6.3.4. Вдосконалення державного регулювання послуг громадського пасажирського транспорту шляхом:

- розробки та запровадження механізму виплат адресних дотацій окремим категоріям громадян замість діючої практики компенсації втрат доходів перевізникам від здійснення перевезень пасажирів пільгових категорій;
- запровадження правових нормативів щодо організації пасажирських перевезень, режимів роботи водіїв та механізмів їх контролю;
- забезпечення державного регулювання діяльності автостанцій, вдосконалення правовідносин перевізників, власників автостанцій та органів виконавчої влади;
- укрупнення перевізників шляхом правового та організаційного забезпечення створення мережі комплексних автотранспортних підприємств з наданням їм права залучати до обслуговування маршрутів інших перевізників;
- забезпечення державного регулювання та запровадження при видачі ліцензії і проведенні конкурсів на право здійснювати перевезення стимулюючих механізмів для оновлення рухомого складу, перш за все великої пасажиромісткості;
- поступового скорочення у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні державного регулювання тарифів на послуги з перевезень пасажирів транспортом загального користування, що працює в звичайному режимі руху;
- запровадження прозорого порядку формування тарифів на маршрутах загального користування, механізму їх індексації відповідно до темпів зростання цін на паливо та дієвої процедури регулювання тарифів центральними та місцевими органами виконавчої влади;
- запровадження єдиної системи державного регулювання діяльності з перевезень пасажирів на таксі: правил, вимог, квотування, державної перереєстрації автомобілів, обмеження допуску самозайнятих перевізників, які працюють за сумісництвом.

6.3.5. Стимулювання використання громадського пасажирського транспорту під час проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року шляхом:

- створення координаційних центрів на рівні приймаючих матчів Євро-2012 міст Київ, Донецьк, Харків, Львів з метою ефективною координації між Укрзалізницею, Укравтодором, аеропортами, транспортними компаніями-перевізниками;
- визначення генерального перевізника Євро-2012;
- створення в містах, де буде проходити фінальна частина чемпіонату Європи з футболу 2012 року, додаткових комунальних підприємств пасажирського транспорту;
- закупівлі необхідної кількості рухомого складу великої місткості та автобусів підвищеної комфортності для міжміських і міжнародних перевезень;

- управління дорожнім рухом та рухом пішоходів під час турніру на основі єдиної системи дорожніх знаків;
- визначення порядку оплати транспортних послуг (розробка єдиного квитка та порядку взаєморозрахунків між видами громадського транспорту);
- визначення єдиних принципів паркування та створення транспортних вузлів для пересадки на громадський транспорт;
- розробки заходів з підвищення безпеки на транспорті під час проведення Євро-2012;
- інформаційного забезпечення учасників та гостей Євро-2012 (Інтернет, електронні карти, створення інформаційного сайту, логотипи, довідкові служби, зв'язок, електронна пошта тощо), застосування декількох мов у інформаційних ресурсах, забезпечення перекладом на українську чи російську мову.

6.4. ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Курс на європейську інтеграцію ставить принципово нові завдання щодо інтеграції транспортної системи України в Транс'європейську транспортну мережу (ТЄМ-Т), гармонізації законодавства та адаптації до європейських норм та стандартів .

Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів III, V, VII і IX, по яких у відповідності з рішенням Групи високого рівня Європейської Комісії формуються Пан'європейські транспортні осі:

- ◆ **Центральна вісь** сполучатиме центр ЄС з Україною та Чорним морем, а також із Транссибірською залізницею у Росії;
- ◆ **Північна вісь** сполучатиме країни Скандинавії та Балтії з Росією і, відповідно, забезпечуватиме сполучення з Центральною віссю.

Територія України знаходиться в межах Чорноморської Пан'європейської транспортної зони, пріоритетної для розвитку у відповідності з концепцією ЄС «Морські магістралі» (нині у розробці). До цієї мультимодальної мережі належать коридори та зони, представлені на рис.1. На зазначених коридорах розташовані головні порти України на Чорному морі Одеса, Іллічівськ та «Південний».

Україна завершує реалізацію Плану дій “Україна – ЄС” та веде переговори щодо укладення Угоди про асоційоване членство України в ЄС.

Співробітництво між Україною та ЄС має на меті сприяння реструктуризації та оновлення транспортного сектору України та поступовій гармонізації діючих стандартів та політики до існуючих в Європейському Співтоваристві. Воно також спрямовуватиметься на покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод, а також шляхом модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують обидві сторони. Це співробітництво включає заходи, спрямовані на покращення перетину кордону.

Співробітництво сприятиме обміну інформацією та спільній діяльності на регіональному рівні, зокрема, враховуючи та інтегруючи прогрес, досягнутий в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, таких як ТРАСЕКА, Бакинська ініціатива та Синергія Чорного моря; на міжнародному рівні, включаючи багатосторонні транспортні

організації та конвенції, ратифіковані Сторонами, та такі, що знаходяться в структурі різноманітних транспортних агентств Європейського співтовариства.

Угода про асоційоване членство охоплюватиме наступні сфери:

- співробітництво з метою розширення транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транспортних осей, визначених Групою високого рівня. Ці пріоритети повинні також стати основою для фінансування стратегічної транспортної мережі. Україна визначить та виділить ресурси на фінансування та затвердить стратегії фінансування, також в світлі отримання допомоги від міжнародних фінансових організацій та приватного сектору з метою впровадження інфраструктурних проектів на цих основних коридорах . також трансконтинентальних транспортних коридорів (зокрема транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (TRASEKA), “морських магістралей” та Чорноморської транспортної зони (Black Sea PETrA). Моніторинг здійснюватиме наглядова група за підтримки технічного секретаріату;
- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та організацій, включаючи процедури забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод та конвенцій;
- гармонізація вітчизняного законодавства відповідно до їх положень та адаптація транспортного законодавства ЄС ([acquis communautaire](#));
- технічна та технологічна гармонізація відповідно до європейських стандартів;
- забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;
- вдосконалення технології перетину кордону, подальший розвиток сумісно з ЄС спільних прикордонних пунктів пропуску;
- підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних транспортних систем у рамках “Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною”, підписаної у 2005 році;
- укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами-членами ЄС.

Політика посилення взаємодії України з ЄС передбачає уніфікацію норм і стандартів у транспортній сфері, а також гармонізацію законодавства України з європейським і має здійснюватись у наступних напрямках: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо);, інтеграція в Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані перевезення.

Україна прийматиме участь у роботі Всесвітнього транспортного форуму, Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), Міжнародної морської організації (ІМО), Пан'європейських авіаційних організацій: Європейської конференції цивільної авіації, Європейського агентства з безпеки польотів (EASA), Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) тощо.

Політика має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських

перевізників і збільшення експорту транспортних послуг та ґрунтуватися на принципі недискримінації і реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Така політика створить сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, вдосконаленню системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, в яких діє двостороння дозвільна система.

Важливим завданням є усунення бар'єрів при переміщенні вантажів через кордон України, ліквідація різниці між митними процедурами в Україні та ЄС. Основні шляхи для цього пов'язані з удосконаленням митного законодавства, спрощенням процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи прикордонних пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами.

Єдиний для всіх пунктів пропуску порядок перетину державного кордону України транспортними засобами, в тому числі транзитними, буде повністю відповідати вимогам міжнародних конвенцій та угод (Стамбульської конвенції про тимчасове ввезення, Конвенції про контейнери, Конвенції МДП тощо) і реалізація механізму „єдиного вікна”.

Важливими завданнями політики є:

- техніко-технологічна модернізація інфраструктури прикордонних переходів;
- обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;
- прискорений розвиток контейнерного сервісу відповідно до ICD транзит;
- розвиток митних технологій, інформаційних систем та електронного документообігу, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів та формування багатофункціональної комплексної системи „Електронна митниця”;
- інтеграція в міжнародні митні бази даних, створення ефективної системи міждержавного обміну інформацією та контролю на прикордонних пунктах пропуску з повним переходом на безпаперове інформаційно-комунікаційне середовище;
- впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію;
- вдосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дозволить створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів;
- забезпечення ефективної системи контролю вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів на прикордонних переходах.

6.5. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

Органом державного регулювання у сфері транспорту, крім електричного, трубопровідного та промислового транспорту, є Міністерство транспорту та зв'язку України. На цей орган покладено завдання забезпечення ефективного розвитку транспортного сектору та реалізації узгодженої Транспортної стратегії на основі чинного законодавства та шляхом розробки нового.

Політика уряду ґрунтується на принципі скорочення втручання держави в транспортну діяльність до мінімально необхідного рівня, концентрації зусиль на основній функції держави з розробки та реалізації чіткої державної транспортної політики, контролю за її впровадженням та оцінкою результатів. Державне регулювання має спрямовуватись на захист інтересів держави та суспільства за умови збереження господарської самостійності підприємств транспортного сектору.

6.5.1. Основні принципи державного управління

Державному регулюванню підлягають:

- правові основи транспортної діяльності та контроль за їх дотриманням;
- розвиток і технічне вдосконалення транспортної інфраструктури;
- структурні реформи та інституційні перетворення на транспорті;
- тарифна політика на послуги природних монополій;
- питання технологічної і екологічної безпеки;
- забезпечення потреб оборонного і мобілізаційного характеру;
- прозоре законодавство в соціальній сфері і трудових відносинах на транспорті.

Сферами відповідальності держави в управлінні транспортом є:

- управління об'єктами інфраструктури;
- координація між різними видами транспорту, в т.ч. у транспортних вузлах та логістичних центрах;
- застосування узгоджених механізмів ліцензування і сертифікації суб'єктів, продукції і послуг транспорту;
- реалізація узгодженої тарифно-цінової та податкової політики;
- управління контрольно-наглядовою діяльністю на транспорті;
- взаємодія центральних і місцевих органів виконавчої влади у розвитку транспортного сектору;
- забезпечення узгоджених соціальних стандартів транспортного обслуговування всіх верств населення і регіонів країни;
- дотримання правил конкуренції і умов доступу до галузі;
- забезпечення повної необхідної і достовірної статистичної звітності, що буде адаптована до європейської;
- забезпечення реалізації законодавства з безпеки дорожнього руху
- запровадження екологічних нормативів і контроль їх дотримання

При здійсненні **податкової політики** в Україні слід враховувати специфіку транспорту, беручи до уваги необхідність:

- забезпечення рівних умов оподаткування для суб'єктів господарювання, які працюють в однакових умовах та здійснюють однакові перевезення незалежно від розміру парку транспортних засобів;
- сприяння підвищенню інвестиційного потенціалу в транспортній галузі;
- проведення політики, спрямованої на зменшення дотаційних виплат з бюджету;
- проведення політики, яка буде сприяти залученню додаткових джерел фінансування транспорту;
- проведення політики щодо покращення конкурентоспроможності транспортних послуг на національному і міжнародному ринку.

6.5.2. Структурні реформи на транспорті спрямовані на розвиток та удосконалення ринкових відносин, зменшення безпосередньої участі держави в транспортній діяльності та скорочення монопольного сектору. Реалізація Транспортної стратегії передбачає:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління транспортом;

- реформування залізничного транспорту шляхом розподілу природно-монопольного та конкурентного секторів, забезпечення рівноправного доступу до інфраструктури користувачів, створення операторських компаній за видами діяльності;

- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування шляхом розподілу сфери управління і відповідальності за значенням автомобільних доріг (державні та місцеві) з передачею місцевих доріг місцевим органам виконавчої влади після законодавчого визначення джерел фінансування та структури управління місцевими дорогами;

- реформування системи управління морськими торговельними портами шляхом створення на їх базі державних та морських адміністрацій портів з віднесенням зазначених адміністрацій до сфери управління Мінтрансзв'язку для запобігання дублювання дозвільних і контрольних функцій, зменшення їх кількості;

- збереження в державній власності стратегічних аеропортів України та закріплення функції управління ними центральним органом виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, розмежування інвестицій у злітно-посадкові смуги та інфраструктуру терміналів з метою збереження інфраструктури злітно-посадкових смуг;

- реформування міського громадського транспорту шляхом введення цільових адресних дотацій замість діючої політики права на безкоштовний проїзд.

6.5.3. Удосконалення ринку транспортних послуг, забезпечення їх якості, доступності та конкурентоспроможності

Формування чітких і прозорих „правил гри” на ринку транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності, забезпечення якості та доступності транспортних послуг для всіх споживачів має здійснюватись наступними шляхами:

- розвиток транспортно-експедиційного обслуговування та системи операторів перевезень;

- розробка та впровадження високоефективних логістичних технологій, які забезпечуватимуть якісні критерії всього спектру транспортних послуг і підвищення продуктивності транспортної системи;

- встановлення для морських портів, що мають стратегічне значення для держави у зв'язку з їх розміщенням у вузлових точках міжнародних транспортних коридорів, сприятливих умов розвитку і функціонування;

- створення Державної лізингової компанії для стимулювання розвитку національного перевізника та морської і річкової транспортної галузі ;

- впровадження фінансово-економічної моделі, яка забезпечить чіткий і прозорий розподіл фінансових потоків залізниць;

- адаптація існуючого міжнародного законодавства щодо контролю робочого часу водіїв у комерційних перевезеннях;

- ліквідація перехресного субсидування пасажирських і вантажних залізничних перевезень;

- визначення усіх видів діяльності, безпосередньо не пов'язаних з перевезеннями залізницями, для подальшого планування роботи з ними;
- покращення управління та контролю допуску перевізників і транспортних засобів до надання послуг з перевезення пасажирів транспортно-експлуатаційних витрат, захисту навколишнього середовища, безпеки дорожнього руху та надання оператору транспортного засобу ліцензії відповідно до стандартів ЄС;
- забезпечення державного регулювання діяльності автостанцій, вдосконалення праввідносин перевізників, власників автостанцій та органів виконавчої влади;
- розробка політики створення сприятливих митних і податкових умов придбання перевізниками сучасної транспортної техніки;
- формування та реалізація ефективної та прозорої тарифно-цінової політики на послуги природних монополій у сфері транспорту.

6.5.4. Технічне регулювання передбачає:

- запровадження Сертифікату професійної відповідності (СПВ), що підвищить імідж операторів ринку та надасть переваги в конкурентній боротьбі;
- сприяння впровадженню підприємствами транспорту систем управління якістю та систем досягнення досконалості, які відповідають міжнародним стандартам;
- запровадження міжнародних стандартів безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту.

6.6. ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ПРОЦЕСІВ ТА ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ

Безпека транспортних процесів включає: безпеку руху, антитерористичну безпеку, безпечне транспортування небезпечних вантажів, екологічну безпеку, енергетичну безпеку – підвищення енергоефективності та застосування альтернативних видів палива.

Враховуючи вкрай незадовільний стан безпеки дорожнього руху, який за показниками травматизму є одним з найгірших у Європі, підвищення рівня безпеки транспортних процесів є одним із пріоритетів Транспортної стратегії. Транспорт є найбільший споживач світлих нафтопродуктів, тому забезпечення енергетичної безпеки України багато у чому залежить від енергетичної ефективності транспортних засобів та технології транспортних процесів. *Необхідно стимулювання пріоритетного розвитку екологічних та енергоефективних видів транспорту – залізничного, водного та громадського пасажирського як альтернативи індивідуального транспорту у містах, як це передбачає Європейська транспортна політика.*

6.6.1. Основними завданнями у сфері безпеки руху є:

- розподіл функцій державного управління дорожнім рухом між суб'єктами виконавчої влади за напрямками їх діяльності, створення системи управління, гармонізованої з європейськими аналогами;
- утворення Національної комісії з розслідування подій на транспорті;
- застосування системного підходу до виявлення і усунення джерел небезпеки та управління ризиками;

- впровадження сучасних інформаційних технологій об'єктивного контролю безпеки руху (якості виконання польотів), супутникових систем контролю та регулювання руху транспортних засобів, інтелектуальних транспортних систем;
- запровадження жорсткого контролю з боку державних органів за дотриманням вимог безпечної експлуатації транспортних засобів та транспортної інфраструктури, державних вимог до перевізників;
- удосконалення системи допуску суб'єктів господарювання до діяльності з перевезень пасажирів і вантажів;
- підвищення експлуатаційних показників і безпеки автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів;
- удосконалення порядку аналізу причин аварійності на транспорті та їх статистичного обліку;
- удосконалення системи підготовки операторів рухомого складу та контролю за безпекою перевезень;
- підвищення вимог до безпеки конструкції за рахунок проведення сертифікації транспортних засобів та контролю їх технічного стану в експлуатації у відповідності до вимог європейського та вітчизняного законодавства;
- запровадження системи об'єктивного контролю за режимом руху транспортних засобів, використанням робочого часу та часу відпочинку операторів транспортних засобів, впровадження та застосування аварійно-рятувального забезпечення;
- удосконалення системи надання медичної допомоги при дорожньо-транспортних пригодах;
- створення постійно діючої системи навчання населення правилам поведінки та відповідальності за їх порушення на дорогах для підвищення культури безпеки на транспорті.

Підвищення рівня безпеки руху вимагає прийняття:

- Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху в Україні;
- Державної цільової програми безпеки польотів в Україні;
- Концепції та Державної цільової програми управління безпекою судноплавства в Україні.

6.6.2. Підвищення рівня безпеки транспортування небезпечних вантажів

вимагає вжиття таких заходів:

- оперативного та ретельного обміну інформацією з різних аспектів стану забезпечення безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами на всіх видах транспорту;
- підвищення державних вимог до перевізників, посилення контролю за дотриманням ними норм і стандартів чинних нормативно-правових актів;
- вдосконалення та розвитку державної системи забезпечення безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами, а саме:
 - посилення координації дій з іншими центральними органами виконавчої влади (МВС, МОЗ, Мінпромполітики, МНС, Міноборони, Держспоживстандарт та інші);
 - термінового завершення та введення комплексу державних та міждержавних стандартів щодо термінології, класифікації, ідентифікації небезпечних вантажів

та забезпечення узгодження з Мінтрансв'язку та Держспоживстандартом всіх технічних умов на продукцію, яка може бути класифікованою, як небезпечний вантаж.

- забезпечення розроблення таких основних нормативно-правових актів:
 - Державного реєстру небезпечних вантажів;
 - Національних правил безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами в тарі та навалом морським, річковим, залізничним та автомобільним транспортом;
 - Правил та настанов щодо портових операцій з небезпечними вантажами на впровадження циркуляру ІМО MSC.1/Circ.1216 (2007).
- збільшення обсягів впровадження новітніх технічних засобів та технологій перевантажувальних операцій, що забезпечують захист від забруднення довкілля навалочними небезпечними вантажами, модернізацію комплексів перевантаження небезпечних вантажів у морських та річкових портах;
 - вжиття додаткових заходів, спрямованих на вдосконалення галузевої системи контролю безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами;
 - забезпечення формування системи навчання та підвищення кваліфікації працівників і фахівців, що задіяні на всіх етапах транспортування небезпечних вантажів;
 - надання рекомендацій транспортним ВУЗам та іншим компетентним органам, що здійснюють підготовку фахівців з перевезень небезпечних вантажів внести в учбові плани відповідних спеціальностей дисципліни з питань безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами.

6.6.3. Підвищення рівня екологічної безпеки буде ставати все більшим пріоритетом, враховуючи високі темпи автомобілізації країни та те, що основним забруднювачем атмосферного повітря в містах є автомобільний транспорт. Необхідно реалізувати такі заходи:

- поетапний перехід до прямого застосування міжнародних екологічних норм для транспортних засобів і моторних палив;
- розширення застосування енергоефективних екологічно безпечних колісних транспортних засобів: автомобілів із системами самоадаптації до складу бензоспиртових сумішей (так званих „flexible fuel vehicles”), в перспективі - автомобілів з паливними елементами, електромобілів, гібридних автомобілів;
- створення Державного науково-дослідного випробувального центру автомобільного транспорту;
- оптимізація процесів експлуатації рухомого складу, організації технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;
- введення сертифікації палива та посилення контролю за якістю паливних і мастильних матеріалів, що застосовують для транспортних засобів;
- розроблення законодавчої бази щодо диференційованого оподаткування власників транспортних засобів залежно від їх енергоефективності та виду моторного палива;
- встановлення диференційованих величин акцизного збору на традиційні моторні палива нафтового походження та нетрадиційні палива.

6.6.4. Підвищення енергоефективності на транспорті має відбуватися шляхом:

- стимулювання використання енергоефективних видів транспорту: залізничного, річкового, електротранспорту в містах;
- вдосконалення нормативно-правової бази щодо енергоефективності, енергозбереження та використання альтернативних видів палива на транспорті;
- оптимізації системи управління, регулювання та контролю у сфері енергоспоживання та енергозбереження на транспорті;
- здійснення проектів з реконструкції і модернізації комунікацій та об'єктів транспортної інфраструктури (електрифікація залізниць, оптимізація розвитку сектору дорожнього господарства);
- удосконалення режимів експлуатації рухомого складу, організації технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;
- широкого запровадження режимів суворого обліку та контролю використання палива та енергії;
- диверсифікація енергопостачання, запровадження дієвого та прозорого механізму стимулювання споживання альтернативних моторних палив, зокрема стисненого природного газу, водню та біопалива: сумішевих бензинів, біоетанольних і біодизельних палив та добавок і присадок до них та інше.

7. ПРІОРИТЕТИ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

7.1. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Залізничний транспорт займає провідне місце у задоволенні потреб економіки та населення України в перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання і зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Залізничний транспорт знаходиться цілком у сфері державного регулювання і в державній власності. Це, з одного боку, забезпечувало його стабільну роботу навіть в кризових умовах, а з іншого – створює загрози його майбутньому, оскільки держава, очевидно, не в змозі забезпечити фінансування, достатнього для його сталого розвитку, якщо сама ж не створить умови для запровадження ефективного державно-приватного партнерства.

Згадані обставини зумовлюють наступні пріоритети транспортної стратегії в галузі залізничного транспорту.

7.1.1 Структурні перетворення та формування ринку транспортних послуг

Проведення структурних перетворень на залізничному транспорті має на меті поступове, регульоване і підтримуване державою формування і розвиток конкурентного ринку транспортних послуг. Це буде передумовою досягнення оптимального співвідношення їх якості та ціни, зменшення транспортної складової у вартості продукції, що має призвести до зниження цін. При цьому реалізуються вимоги директив ЄС щодо відокремлення сфери транспортного обслуговування від сфери управління інфраструктурою, яка залишається у володінні держави. Повинен враховуватися досвід реформування залізничного транспорту Російської Федерації, Казахстану, входження в транспортні структури ЄС залізничних систем Естонії, Латвії, Литви з колією 1520 мм.

Залізничний транспорт залишається орієнтованим на перевезення передусім масових вантажів гірничо-металургійного комплексу і тому є вразливим до коливання попиту на відповідних товарних ринках, що доводить поточна фінансово-економічна криза. В пасажирських перевезеннях залізниці зазнають все більшої конкуренції з боку автомобільного та авіаційного транспорту. При цьому технічне забезпечення залізничних перевезень, їх технологія та організація, засади взаємодії з користувачами послуг залізниць практично не зазнали змін.

Величезні екологічні, економічні, соціальні переваги залізничного транспорту та його транзитний потенціал можуть бути реалізовані лише на якісно вищому рівні транспортного обслуговування. Цього буде досягнуто шляхом *вдосконалення рухомого складу, інфраструктури, технології та організації перевезень.*

7.1.1. Реформування залізничного транспорту передбачає такі етапи::

- внесення змін та доповнень до чинних законів України: „Про залізничний транспорт”, „Про природні монополії”, „Про перелік об’єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”, а також до Статуту залізниць України;
- розробка та прийняття Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України;
- відокремлення видів діяльності, безпосередньо не пов’язаних з перевезеннями, що дозволить, зокрема, зменшити фінансове навантаження на собівартість вантажних перевезень і транспортну складову в ціні продукції;
- впровадження фінансово-економічної моделі, яка забезпечить чіткий і прозорий облік та розподіл фінансових потоків за видами діяльності;
- поетапна ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць, за потреби з внесенням відповідних змін та доповнень до національного законодавства та галузевих нормативних актів;
- вдосконалення нормативно-правової бази, яка повинна встановлювати єдині вимоги та умови доступу до інфраструктури для будь-яких операторів перевезень з одночасним впровадженням системи сертифікації та ліцензування для забезпечення якості та безпеки послуг, що надаються;
- удосконалення тарифної політики щодо перевезень вантажів відповідно до вимог СОТ при збереженні за державою регуляторних функцій щодо тарифів на соціально значимі перевезення пасажирів і впровадженні ефективних механізмів компенсації збиткових приміських, пільгових та інших перевезень.

7.1.2. Впровадження рухомого складу нового покоління з більш високим рівнем сервісних, технічних та економічних показників експлуатації забезпечить:

- підвищення швидкості руху пасажирських та вантажних поїздів до рівня стандартів європейських країн з метою скорочення часу подорожі пасажирів і транзиту вантажів;
- підвищення рівня інтеперабельності залізничних перевезень на мережах ширини колії 1520 мм та 1435 мм, прискорення процедур перетину кордонів;
- розвиток мультимодальних перевезень;
- пристосованість для перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

- надійність, збільшення термінів експлуатації за рахунок застосування нових матеріалів та оптимальних конструкційних рішень;
- суттєве скорочення капітального ремонту ;
- економічність, зниження матеріалоємності та витрат паливо-енергетичних ресурсів;
- максимальну автоматизацію процесів експлуатації та ремонтних робіт, діагностики технічного стану рухомого складу.

7.1.3. Подальший розвиток залізничної інфраструктури шляхом:

- посилення пропускної спроможності на Кримському напрямку та розвитку другого залізничного напрямку до Криму (Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой), що дозволить повністю задовольнити попит на пасажирські та вантажні перевезення, реалізувати курортно-рекреаційні можливості Криму;
- розвитку залізничної інфраструктури на напрямках міжнародних транспортних коридорів, що дозволить скоротити час транзиту зовнішньоторговельних вантажів;
- розмежування колій пасажирського та вантажного руху , що дозволить оптимізувати використання пропускних, перевізних спроможностей та інвестиції в розвиток інфраструктури;
- оптимізації кількості та дислокації сортувальних станцій на мережі залізниць з пріоритетним розвитком опорних сортувальних станцій ;
- електрифікації залізниць, що дозволить покращити їх техніко-експлуатаційні можливості та зменшити собівартість перевезень;
- узгодженої партнерської технічної та інвестиційної політики магістрального залізничного транспорту та врахування потреб користувача з метою оптимізації використання рухомого складу та мінімізації непродуктивних витрат.

7.1.4. Інтенсифікація та вдосконалення технологій перевезень пасажирів і вантажів шляхом:

- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на напрямках Київ-Харків, Київ-Донецьк, Київ-Дніпропетровськ, Київ-Львів, Київ-Одеса, Дніпропетровськ-Сімферополь, що істотно підвищить мобільність населення, зменшить екологічне навантаження від автомобільних перевезень;
- впровадження нових схем та раціональних маршрутів денних пасажирських поїздів , що дозволить суттєво скоротити потребу в рухомому складі та експлуатаційні витрати;
- оптимізація розкладів вантажних поїздів та планів їхнього формування;
- створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів у найбільших транспортних вузлах, на прикордонних переходах, організація між ними регулярного руху поїздів;
- розвиток інтермодальних, мультимодальних і комбінованих перевезень та створення правових засад для їх максимально ефективного використання
- запровадження більш досконалих прикордонних систем, які працюють за принципом «єдиного вікна», у взаємодії з митними, прикордонними та іншими державними контролюючими службами
- впровадження електронної системи документообігу;

- впровадження удосконалених інформаційно-керуючих систем та забезпечення інтероперабельності з суміжними країнами;
- вдосконалення правових та фінансово-економічних механізмів взаємодії з користувачами на засадах взаємовигідного партнерства.

7.1.5 Інноваційний розвиток і вдосконалення науково-технічного та кадрового забезпечення шляхом:

- підтримки наукових та освітніх установ залізничного транспорту, що знаходяться в сфері управління Міністерства транспорту та зв'язку, з метою розробки ними новітньої науково-технічної продукції;
- відновлення неосновної діяльності – технічного обслуговування та ремонту, виробництва залізничної продукції, зокрема матеріалів верхньої будови шляху;
- відновлення вищих навчальних закладів залізничного транспорту для надання ними високоякісної підготовки та перепідготовки кадрів усіх рівнів - підтримка та розвиток центрів, зокрема технічних інститутів або лабораторій для сертифікації процесів і послуг для залізничного транспорту.

7.2.АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Пріоритети розвитку галузі мають враховувати особливості автомобільного транспорту як швидкого, зручного, мобільного, соціально значущого виду транспорту, діяльність якого має певні ризики щодо безпечності та екологічності та підлягає регулюванню міжнародними нормативно-правовими актами. Галузь має високу частку приватної форми власності, яка обумовлює жорстку конкуренцію на ринку.

Пріоритети розвитку автомобільного транспорту наступні.

7.2.1. Забезпечення рівних умов конкуренції на ринку автотранспортних послуг шляхом:

- встановлення рівного оподаткування всіх суб'єктів господарювання автомобільного транспорту;
- забезпечення рівних та прозорих умов допуску суб'єктів господарювання до ринку послуг з надання автотранспортних перевезень (операторів ринку), удосконалення процедур ліцензування згідно з законодавством ЄС;
- забезпечення доступу на ринок операторів, які пропонують більш високий рівень комфортності та соціально значущі перевезення в сільській місцевості та осіб з обмеженими фізичними можливостями;
- запровадження ринкових механізмів, які знімуть потребу в тарифікації;

7.2.2. Підвищення ефективності перевезень, зниження транспортної складової в собівартості продукції шляхом:

- використання новітніх транспортних технологій: інтелектуальних транспортних систем, супутникових систем навігації, стеження та управління рухомими об'єктами;
- удосконалення технології перевезень, застосування методів транспортної логістики, різноманітних форм централізованого транспортного обслуговування та управління перевезеннями пасажирів та вантажів;

- створення системи періодичного підвищення кваліфікації та сертифікації професійної компетентності персоналу автомобільного транспорту;
- застосування заходів, що сприяють прискореному оновленню рухомого складу та оптимізації його структури за віком, показниками безпеки, екологічності енергоефективності;
- запровадження принципу «користувач-платить», зокрема, стосовно нарахування та сплати податку з власників транспортних засобів;
- підвищення частки комбінованих перевезень, розробка оптимальних технологічних схем у транспортних вузлах.

7.2.3. Підвищення дорожньої безпеки шляхом:

- прийняття та впровадження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
посилення контролю за дотриманням законодавства у сфері безпеки дорожнього руху;
- удосконалення системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів;
- удосконалення системи контролю за використанням робочого часу та часу відпочинку водіїв згідно з Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), впровадження контрольних пристроїв на транспортних засобах, зокрема цифрових тахографів;
- застосування на транспортних засобах сучасних систем активної та пасивної безпеки, зокрема, антиблокувальних систем, обмежувачів швидкості тощо;
- підвищення безпеки перевезень небезпечних, великогабаритних, великовагових та швидкопсувних вантажів;
- запровадження гармонізованих із міжнародним та європейським законодавством вимог та процедур.

7.2.4. Зниження рівня техногенного навантаження автомобільного транспорту на навколишнє середовище шляхом:

- удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього середовища, енергоефективності та використання альтернативних видів палива на автомобільному транспорті;
- запровадження сучасних європейських технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту;
- забезпечення інструментів контролю відповідності встановленим вимогам та технічної бази для функціонування ефективної системи державного регулювання з урахуванням досвіду країн ЄС;
- поетапне запровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-3», «ЄВРО-4», «ЄВРО-5» для транспортних засобів і моторних палив;
- диверсифікація енергопостачання, запровадження дієвого та прозорого механізму стимулювання споживання альтернативних моторних палив, зокрема біопалив;
- посилення державного контролю за якістю паливних і мастильних матеріалів, що використовують для роботи транспортних засобів;

- зменшення енергоємності послуг, забезпечення ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів із оптимізацією структури енергоспоживання та збільшенням частки нетрадиційних видів палива.

7.2.5 Забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту на національному та міжнародному ринку транспортних послуг шляхом:

- розробки, із залученням громадських організацій, програм підтримки конкурентоспроможності національних автомобільних перевізників;
- зниження ставок або звільнення від сплати ввізного мита при ввезенні окремих типів транспортних засобів, які не виробляють в Україні, надання переваг вітчизняним виробникам транспортних засобів у разі, якщо такі транспортні засоби відповідають сучасним вимогам щодо безпечності, екологічності та енергоефективності;
- удосконалення процедур контролю на кордоні щодо встановлення кращої взаємодії посадових осіб всіх причетних контрольних служб ;
- досягнення паритету між усіма видами дозволів, процедур контролю за дотриманням норм внутрішнього та міжнародного законодавства, а також жорсткості відповідних санкцій на автотранспортній мережі України та інших держав.

7.3. ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО

Україна потребує подальшого розвитку автомобільних доріг державного значення. Передбачається будівництво нових та розвиток існуючих автодоріг, приведення їх транспортно-експлуатаційного стану у відповідність зі зростаючими вимогами щодо інтенсивності руху, вагових навантажень, ліквідації небезпечних ділянок та розширення доріг на підходах до великих міст, прикордонних пунктів та морських портів. В першу чергу передбачається розвиток дорожньої інфраструктури, що буде задіяна в обслуговуванні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року.

7.3.1. Розвиток мережі автомобільних доріг вимагає:

- забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг державного значення та приведення їх стану у відповідність з вимогами існуючих нормативних документів;
- розвитку мережі сучасних доріг вищих категорій в Україні і між всіма обласними центрами та великими промисловими вузлами за рахунок кредитних коштів та недержавних інвестицій на основі концесій або механізму державно-приватного партнерства;
- введення плати за користування новими автомобільними дорогами, побудованими на концесійних засадах;
- внесення змін до чинного податкового законодавства в частині збільшення ставок податків і зборів у Дорожній фонд;
- розвиток мережі сільських автомобільних доріг і забезпечення під'їздами з твердим покриттям всіх сільських населених пунктів;

- реалізація проектів з підготовки мережі автомобільних доріг України до проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року..

7.3.2. Удосконалення інноваційної складової шляхом:

- використання при будівництві, ремонті та експлуатації автомобільних доріг дорожньо-будівельних матеріалів високої якості;
- забезпечення сучасних технологій за рахунок використання відповідного парку сучасних машин, механізмів, обладнання та матеріалів;
- підвищення кваліфікації кадрового потенціалу дорожніх підприємств, навчання роботи на сучасному технологічному обладнанні;
- підвищення вимог до характеристик матеріалів та конструктивних рішень при проектуванні капітального ремонту, реконструкції та нового будівництва;
- вдосконалення науково-технічного (інженерного) супроводу проектування та будівництва доріг;
- удосконалення методів перспективного і оперативного планування дорожніх робіт на основі результатів функціонування системи управління станом покриття та аналітично-експертної системи управління мостами; розвитку та впровадження системи управління автомобільних доріг на основі геоінформаційних технологій з обов'язковим наданням соціального пакету отримання інформації про стан автомобільних доріг на Web-сайті.

7.3.3. Підвищення рівня безпеки руху вимагає:

- створити загальнодержавну базу даних ДТП та виконувати постійний моніторинг місць та ділянок концентрації ДТП в розрізі регіонів (по областях) та доріг (особливо державного значення);
- розробити заходи по ліквідації місць та ділянок концентрації ДТП;
- впровадити систему управління безпекою дорожнього руху;
- впровадити технічні заходи попередження можливості виникнення ДТП на автомобільній дорозі (наприклад, протизасліплюючі екрани, дзеркала, розмітку зі світлоповертальними властивостями);
- поліпшити інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху.

7.3.4. Реформування системи утримання автомобільних доріг шляхом:

- створення державного об'єднання підприємств, які здійснюють експлуатаційне утримання доріг державного значення та передача об'єктів, які є балансоутримувачами доріг місцевого значення, до сфери управління місцевих органів виконавчої влади;

- створення державної структури для виконання функцій замовника робіт на автомобільних дорогах державного значення та передачі на її баланс автодоріг державного значення;
- розподілу сфери управління і відповідальності за значенням автомобільних доріг (державні та місцеві) з передачею місцевих доріг місцевим органам виконавчої влади після законодавчого визначення джерел фінансування та структури управління місцевими дорогами;
- створення потужного ринку дорожніх робіт шляхом підвищення рівня конкуренції.

5. Екологічна складова будівництва та утримання автомобільних доріг може бути забезпечена завдяки:

- використанню матеріалів і технологій, що не призводять до кліматичних змін;
- використанню в дорожніх конструкціях техногенних продуктів (шлаків, золи, породи відвалів);
- застосуванню матеріалів і технологій, що забезпечать мінімізацію впливу транспорту на природне середовище
- впровадженню технічних заходів зниження шумового навантаження автомобільних доріг у щільно забудованих місцях (наприклад, шумозахисні екрани).

7.4. АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

Українська авіаційна транспортна система стоїть на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для впровадження в Україні концепції “Єдиного неба” приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом, проведено ряд заходів, які дали можливість відкрити повітряний простір України для всіх його користувачів.

У подальшому передбачається інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства.

Отримає подальший розвиток мережа аеропортів, у першу чергу, міст, приймаючих Євро-2012, мають бути введені заходи щодо сприяння оновленню парку повітряних суден.

Пріоритетами Транспортної стратегії в галузі є:

7.4.1. Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог шляхом:

- будівництва, реконструкції, ремонту та модернізації аеропортів у Донецьку, Києві, Львові, Харкові з метою забезпечення проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року;
- забезпечення координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, пов’язаної з розвитком аеропортів;

- забезпечення передачі в концесію та оренду, продажу пасажирських та вантажних термінальних комплексів, об'єктів забезпечення авіаційним паливом та об'єктів неавіаційних видів діяльності виключно через відкриті аукціони;
- вирішення питань щодо забезпечення розвитку інфраструктури аеропортів на умовах лізингу та концесії, інших сучасних форм державно-приватного партнерства;
- забезпечення необхідного технічного рівня засобів навігації, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу;
- забезпечення збереження цілісних майнових комплексів аеропортів шляхом внесення змін у законодавчі акти щодо заборони відчуження, передачі у заставу земель та об'єктів аеродромних комплексів;
- сприяння концентрації транзитних перевезень пасажирів та вантажів через аеропорти України та створення на базі Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» провідного вузлового термінального району України.

7.4.2. Інтеграція до Європейської авіаційної транспортної системи шляхом:

- укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір,
- участі у програмі організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);
- адаптації європейського законодавства щодо економічного регулювання: доступу до ринку перевезень, ліцензування перевізників, прав пасажирів та осіб з обмеженими можливостями тощо;
- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, в тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;
- поглиблення участі України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів (ІАСА).

7.4.3. Забезпечення безпеки авіації шляхом:

- прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;
- розробки та впровадження єдиної державної політики у сфері забезпечення авіаційної безпеки та захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання та протиправних посягань;
- впровадження системи управління безпекою польотів кожним суб'єктом авіаційної діяльності та галузю у цілому;
- удосконалення роботи з розслідування авіаційних подій та інцидентів шляхом утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій;
- вдосконалення системи авіаційної безпеки на всіх об'єктах галузевої інфраструктури для забезпечення безперебійної роботи при опрацюванні великої кількості іноземних відвідувачів України під час проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року;
- співробітництва та проведення консультацій державних уповноважених органів з питань авіаційної безпеки цивільної авіації з міжнародними організаціями цивільної авіації;
- підвищення ефективності контролю факторів ризику в авіаційній транспортній системі для забезпечення нормативного рівня безпеки польотів;

- інформаційного забезпечення функціонування системи управління безпекою польотів, що включає створення і формування бази даних про авіаційні події та інциденти;
- вдосконалення процедур діяльності служб авіаційної безпеки щодо забезпечення безпеки пасажирів, членів екіпажів, повітряних суден, авіаційного персоналу та громадян у сфері діяльності цивільної авіації;
- запровадження методик безпечної експлуатації повітряних суден підприємствами з технічного обслуговування повітряних суден, їх розробниками і виробниками згідно з вимогами ІКАО;
- вирішення завдань з технічного переоснащення об'єктів наземної інфраструктури з метою створення сприятливих умов для максимального використання можливостей сучасних повітряних суден щодо виконання польотів у складних метеорологічних умовах;
- розробки вимог щодо рівня кваліфікації та професійної підготовки авіаційного персоналу з питань авіаційної безпеки;
- вдосконалення державних правил сертифікації та нагляду за діяльністю служб авіаційної безпеки України;
- удосконалення медичного забезпечення авіаційного персоналу;
- створення науково-методичного центру безпеки польотів на базі провідних навчальних закладів в галузі цивільної авіації.

7.4.4. Вдосконалення нормативного регулювання авіації шляхом:

- прийняття нової редакції Повітряного кодексу України;
- адаптації нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу.

7.4.5. Забезпечення потреб вітчизняних і закордонних авіакомпаній в якісному обслуговуванні повітряного руху у повітряному просторі України шляхом:

- вдосконалення та реорганізації диспетчерських пунктів ДП ОПР України “Украерорух”;
- подальшої інтеграції до централізованої системи організації потоків повітряного руху (CFMU) країн-членів Європейської конференції цивільної авіації;
- впровадження та вдосконалення робочих місць організації потоків повітряного руху в усіх районних диспетчерських центрах України;
- розробки плану модернізації диспетчерських пунктів, оптимізації їх кількості та приведення у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО та рекомендаціями ЄКЦА;
- розробки плану модернізації автоматизованих систем управління повітряним рухом в регіональних структурних підрозділах України;
- ефективного використання та розвитку потенціалу аеронавігаційної системи України.

7.4.6. Оновлення парку повітряних суден шляхом:

- сприяння національним авіакомпаніям в питанні оновленні парку повітряних суден з заміною більшості наявного парку на сучасні літаки з високим рівнем комфорту, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування відповідно до міжнародних вимог;
- удосконалення механізму та процедур лізингу повітряних суден і визначення заходів щодо спрощення процедури митного оформлення під час ввезення авіаційної техніки та

запасних частин, що переміщуються через митний кордон України, для забезпечення експлуатації, ремонту та модернізації повітряних суден;

- вдосконалення нормативно-правової бази та процедур сертифікації авіаційної техніки.

7.4.7. Гармонізація професійної підготовки авіаційного персоналу

Впровадження міжнародних стандартів в навчальних закладах України щодо отримання авіаційним персоналом теоретичних та практичних знань в галузі цивільної авіації, відпрацювання технологічних та експлуатаційних процедур на тренажерах для їх подальшого застосування на робочих місцях передбачає:

- впровадження уніфікованих кваліфікаційних вимог до авіаційного персоналу України у відповідності з рекомендаціями ІКАО та Євроконтролю;

- забезпечення централізованого стажування студентів у авіакомпаніях, регіональних структурних підрозділах ДП ОПР України «Украерорух» та інших підприємствах авіаційної галузі;

- вдосконалення нормативно-правової бази та процедур сертифікації авіаційного персоналу України;

- впровадження навчальних планів та програм початкової, спеціальної підготовки та стажування на робочих місцях за стандартизованою методологією ІКАО.

7.5. МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Морські порти є ключовими пунктами транспортної системи при здійсненні зовнішньоторговельної діяльності. Виходячи з того, наскільки ефективним є рівень їх діяльності, залежить якість і обсяг експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності національних товарів на світовому ринку.

Морський транспорт має отримати подальший розвиток як стратегічно важливий для держави щодо розбудови портів; реформування системи їх управління; підвищення безпеки мореплавства.

7.5.1. Технічна та технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів та вимог до портів шляхом:

- Розробки Генеральної схеми розвитку портів та морегосподарського комплексу України.

- Створення механізованих ліній, що базуються на сучасній вантажній техніці.

- Розвитку залізничних та автомобільних під'їзних шляхів до морських портів з метою підвищення їх пропускної спроможності.

- Розширення мережі терміналів та узгодження пропускних спроможностей для перевезення вантажу автомобільним, залізничним і водним транспортом у схемах комбінованих (інтермодальних) перевезень.

- Запровадження ефективного механізму резервування земель транспортного призначення для розвитку морських портів на період 25-30 років.

- Відновлення суднового глибоководного ходу Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти Дунаю.

- Будівництва нових та поглиблення існуючих водних шляхів у акваторії морських портів для безперешкодного проходження суден великого дедвейту.
- Визначення умов і гарантій залучення приватного капіталу у розвиток портових комплексів та підтримки інвестора з боку держави, прийняття закону про державно-приватне партнерство.
- Державної підтримки розвитку портів через впровадження системи кредитування під гарантії Уряду.
- Створення більш привабливого інвестиційного середовища для приватного інвестування та розвитку ринкових відносин у морській галузі.
- Прийняття законів „Про морську політику України”, „Про особливості акціонування та приватизації в морських портах”, - „Про вільні економічні зони в морських портах”.

7.5.2. Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України і реалізація транзитного потенціалу країни шляхом:

- Впровадження економічно обґрунтованої тарифної системи, що залежить від кон'юнктури ринку, забезпечення її стабільності, передбачуваності та гнучкості.
- Застосування пільгової тарифної політики для залучення транзитних вантажопотоків та упорядкування і спрощення процедур оформлення транзитних вантажів.
- Внесення змін до Закону України «Про транзит вантажів» з метою створення умов для портів-хабів та впровадження трансшипменту у портах.
- Спрощення та гармонізації митних процедур згідно з міжнародними стандартами та раціоналізації дій контролюючих органів, спрямованих на прискорений розвиток прямого контейнерного сервісу.
- Винесення логістичних функцій за межі морських портів з метою оптимізації використання існуючої інфраструктури.
- Впровадження системи електронного обміну даними.
- Створення єдиного інформаційного простору з метою подальшої інтеграції до світової інформаційної мережі.

7.5.3. Реформування системи управління морським транспортом, ефективне використання державного майна, залучення приватного капіталу у розвиток портових комплексів шляхом:

- Введення прозорого механізму утримання державних і морських адміністрацій портів, економічно обґрунтованої системи, що стимулює розвиток конкурентного середовища на ринку портових послуг та інвестування у портову інфраструктуру.
- Складання державного реєстру морських портів і терміналів.
- Визначення основних організаційних та фінансово-економічних засад передачі основної частки портової діяльності операторам недержавної форми власності, налагодження ефективної системи контролю за використанням державної власності; складання реєстрів цих об'єктів, отримання державних актів.
- Встановлення вимог до організацій, які надають спеціалізовані послуги в порту, створення механізму їх реєстрації та контролю за їх діяльністю.
- Удосконалення нормативно-правового забезпечення використання державного майна під час спільної діяльності в морських портах.

- Удосконалення законодавчої бази щодо використання державно-приватного партнерства, що відповідає інтересам держави, та орендних і концесійних схем у морській галузі.
- Прийняття закону «Про морські порти» та внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства;
- Розвитку міжнародної співпраці з морського транспорту в регіональних міжнародних організаціях.

7.5.4. Підвищення безпеки мореплавства та забезпечення екологічної безпеки

шляхом:

- Реорганізації державної системи забезпечення безпеки судноплавства.
- Приведення у відповідність до міжнародних і національних вимог принципів регулювання судноплавства, забезпечення його безпеки та здійснення державного контролю.
- Відновлення ефективного функціонування національної системи пошуку і рятування у морській зоні відповідальності України.
- Оптимізації технологічних процесів обробки вантажів у портах для забезпечення безпеки та екологічності.
- Попередження забруднення моря при здійсненні розвідки і добування корисних копалин (нафти і газу) у Чорному морі;
- Створення та впровадження сучасних видів навігаційного обладнання і технологічного зв'язку.

7.5.5. Інноваційний розвиток і формування національного кадрового потенціалу шляхом:

- Впровадження державних замовлень на наукові дослідження щодо оптимізації роботи портів;
- Державного інвестування в розробку науково-технічних стандартів щодо розвитку портової інфраструктури у відповідності до сучасних світових вимог.
- Вивчення передових технологій та апробація і впровадження у портах.
- Підвищення наукового і кадрового потенціалу.
- Удосконалення критеріїв професійного рівня фахівців для забезпечення надання якісних послуг.

7.6.ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ

Пріоритетами Транспортної стратегії передбачається відродження внутрішнього водного транспорту як екологічно чистого; розвиток Дніпра як Пан'європейської осі „Північ-Південь”, включення його у загальноєвропейську систему внутрішніх водних шляхів.

7.6.1. Визначення основних принципів державного управління в умовах функціонування переважно приватних експлуатаційних підприємств шляхом:

- прийняття Закону "Про внутрішній водний транспорт";

- визначення перспектив створення (часткового відновлення) експлуатаційних державних (спільних) підприємств;
- створення організаційної структури в системі органів центральної виконавчої влади, яка безпосередньо б займалася державним управлінням внутрішнім водним транспортом.

7.6.2. Активне включення внутрішніх водних шляхів в систему функціонування міжнародних транспортних коридорів шляхом:

- прийняття Закону "Про порядок фінансування внутрішніх водних шляхів України";
- розробки державної програми розвитку внутрішніх водних шляхів;
- захисту інтересів вітчизняних судноплавних компаній;
- будівництва спеціалізованих контейнерних терміналів;
- розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень на основі логістичних принципів їх організації;
- створення економічних умов для стимулювання суб'єктів внутрішнього водного транспорту направляти інвестиції на технічну та технологічну модернізацію;
- приведення у належний технічний стан та модернізації шлюзів Дніпровського басейну;
- створення національного реєстру річкових гідротехнічних споруд України;
- розробки державної програми ефективного використання державних портових гідротехнічних споруд;
- створення та впровадження сучасних видів навігаційного обладнання і технологічного зв'язку;
- створення механізованих ліній в портах з використанням передових технологій на базі сучасної вантажної техніки;
- активізації співпраці з міжнародними організаціями з питань внутрішнього водного транспорту.

7.6.3. Створення умов для пріоритетного розвитку внутрішнього водного транспорту, враховуючи переваги енергоефективності та екологічності в порівнянні з іншими видами транспорту шляхом:

- ціноутворення для об'єктивної оцінки реальних витрат по кожному виду транспорту;
- встановлення стивідорних ставок, портових, шлюзових, лоцманських та інших зборів на рівні, який би забезпечував рентабельність річкових перевезень та роботи портів і зацікавленість вантажовласників;
- створення однакових умов для суб'єктів підприємницької діяльності;
- модернізації та будівництва флоту.

7.6.4. Реалізація транзитного потенціалу внутрішніх водних шляхів завдяки:

- прийняттю закону "Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення";
- створенню нормативно-правової бази, адаптованої до законодавства ЄС;
- прийняттю активної участі у реалізації міжнародних проектів міжбасейнових з'єднань:
 - а) Даугава-Дніпро;
 - б) Дніпро-Прип'ять-Німан;

- в) Дніпро-Вісла-Одер;
- застосуванню пільгової тарифної політики для залучення транзитних вантажопотоків;
- розвитку міжнародного водного туризму.

8. ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Фінансування реалізації Транспортної стратегії на період до 2020 року буде здійснюватись на змішаній основі із залученням власних коштів транспортних підприємств, бюджетних коштів у межах лімітів державних капіталовкладень; коштів місцевих бюджетів на цілі, пов'язані з транспортним обслуговуванням населення регіону, підприємств і організацій; залученням прямих інвестицій внутрішніх і зовнішніх стратегічних інвесторів; інвестицій на засадах концесій та державно-приватного партнерства, інших джерел, не заборонених законодавством.

9. ВПРОВАДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ ТА МОНІТОРИНГ РЕЗУЛЬТАТІВ

Транспортна стратегія повинна бути впроваджена в довгостроковій перспективі. З огляду на життєву важливість транспортного сектору для суспільства та економіки, це буде складним процесом, за яким має бути встановлений моніторинг та контроль з метою забезпечення досягнення очікуваних результатів. Для впровадження Транспортної стратегії Міністерство транспорту та зв'язку розробить та забезпечить виконання Програми розвитку транспортної галузі на середньострокову перспективу, яка визначить:

- взаємну координацію головних пріоритетів Транспортної стратегії на найближче п'ятиріччя;
- розробку політики секторів транспорту, котрі будуть пов'язані із загальною послідовною транспортною політикою;
- реалізацію Транспортної стратегії скоординовано з головними секторами економіки;
- проекти з модернізації, реконструкції та нового будівництва інфраструктури, пов'язані з наявними суспільними та приватними коштами в багаторічних планах з інвестування.

Для ефективного процесу впровадження Транспортної стратегії Міністерство транспорту та зв'язку України має визначити мережу внутрішніх та зовнішніх інституцій, над якими буде проводитись нагляд і координація. Ця мережа має ввести необхідні економічні елементи для процесу впровадження політики, а саме:

- аналіз рентабельності для інвестувань в інфраструктуру. Достовірна оцінка грошових та негрошових витрат та прибутків на порівняльній основі для всіх інфраструктурних проектів дасть змогу уникнути неефективності та визначити пріоритетні проекти для узгодження інвестиційних витрат з наявними інвестиційними ресурсами;
- довгострокові прогнози перевезень до 2020 року, які дадуть змогу Міністерству транспорту та зв'язку визначити пріоритетні складові Транспортної стратегії, розробити плани, що ґрунтуються на прозорих припущеннях, та прийняти раціональні та узгоджені рішення. Вони дають змогу розробити конкретні прогнози для видів транспорту та технічного обґрунтування інфраструктурних проектів;
- загальні прогнози перевезень мають розроблятись на основі загальноекономічних і секторальних прогнозів розвитку економіки України та очікуваних обсягів експортно-імпортних потоків із сусідніх країн. Прогнозовані обсяги перевезень за видами

вантажу мають бути порівняні з пропускнуою спроможністю інфраструктури, що дозволить ідентифікувати існуючі та можливі в довгостроковій перспективі вузькі місця;

- вдосконалення системи статистичної звітності на транспорті.

Необхідні інституційні та організаційні зміни для зміцнення компетенції Міністерства транспорту та зв'язку із впровадження політики та підтримуюча мережа внутрішніх і зовнішніх інституцій мають бути підкріплені адекватним розвитком кадрів у відповідних організаціях, особливо Міністерстві транспорту та зв'язку, у тому числі через обмін досвідом та найкращою практикою з іншими країнами.

10. ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

Транспортний сектор України в результаті реалізації Транспортної стратегії має стати системоутворюючим чинником розвитку національної економіки. Галузь досягне конкурентоспроможних позицій за рівнем питомих транспортних витрат, безпеки, екологічності, якості та доступності транспортних послуг. Буде досягнуто рівня розвинених країн за комерційною швидкістю і своєчасністю доставки вантажів, доступністю транспортних послуг для населення.

Інтеграція у Транс'європейську транспортну мережу стане передумовою європейської інтеграції України, забезпечить підвищення ефективності транспортних послуг, зростання обсягу їх експорту і більш повну реалізацію транзитного потенціалу.

В результаті реалізації Транспортної стратегії передбачається:

- Підвищення якості та доступності транспортного обслуговування для населення відповідно до державних соціальних стандартів і нормативів.
- Скорочення рівня транспортної щільності ВВП шляхом застосування інтермодальних технологій, раціональних та оптимальних транспортно-логістичних схем.
- Збільшення пропускнуої спроможності транспортної мережі, ліквідації вузьких місць та підвищення інтенсивності руху, швидкості, скорочення часу доставки вантажів та пасажирів.
- Зменшення рівня зносу рухомого складу, підвищення рівня комфортності пасажирських перевезень.
- Підвищення рівня безпеки польотів, авіаційної безпеки, безпеки дорожнього руху та судноплавства. Зменшення кількості загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, скорочення ризиків та загроз безпеки за видами транспорту.
- Скорочення загального обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу.
- Зменшення енергоємності транспорту.

Галузь забезпечить задоволення потреб економіки і суспільства в якісних транспортних послугах, які відповідають світовим аналогам, і створить передумови для подальшого успішного розвитку країни.