КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ

від _____200_ р. № _____

Київ

Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року

Кабінет Міністрів України постановляє:

1.Схвалити Транспортну стратегію України на період до 2020 року (далі – Транспортна стратегія), що додається.

2. Мінтрансзв'язку разом із заінтересованими органами виконавчої влади розробити та подати на розгляд Кабінету Міністрів України програми розвитку видів транспорту і дорожнього господарства України до 2015 року .

3. Мінтрансзв'язку щороку до 31 березня наступного звітного періоду подавати Кабінетові Міністрів України звіт про хід виконання Транспортної стратегії.

Прем'єр-міністр України М. Азаров

СХВАЛЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів України
від « » 2010 р. №

Транспортна стратегія України на період до 2020 року

Загальні положення

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

Призначення Транспортної стратегії полягає у визначенні ключових проблем, 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.

Транспортна стратегія охоплює залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний транспорт та громадський пасажирський транспорт загального користування, ефективність роботи яких значною мірою залежить від державної політики та регуляторних методів.

Реалізація Транспортної стратегії сприятиме суттєвому підвищенню ефективності транспортної системи в цілому, сталому розвитку економіки та добробуту українців.

Технічний та технологічний розвиток транспорту буде спрямований на формування транспортної інфраструктури інтегрованої із Пан'європейськими транспортними мережами, створить умови для подальшого розвитку галузі та її підсекторів.

Транспортна стратегія розроблена робочою групою, утвореною Мінтрансзв'язку, за технічної допомоги ЄС: проекту „Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т" та Твінінг-проекту „Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні".

1. Проблеми розвитку транспортного сектору України

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України (за даними Державного комітету статистики України) станом на 2008 рік становила 9,3 %. Чисельність працівників галузі становить майже 7 % від загальної чисельності зайнятого населення.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць), у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських

торговельних портів; довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро - 2,2 тис. кілометрів.

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 (ТРАСЕКА) (додатки 1, 2).

Значний транзитний потенціал України дає змогу розвивати експорт послуг, який у 2008 році сягнув 7,6 млрд. дол. США (додаток 3). У загальній структурі експорту послуг транспортні послуги становлять майже 70 %, у структурі імпорту – близько 20 %, завдяки чому транспорт України демонструє стійке позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами.

У 2008 році транспортна система забезпечила перевезення 1,9 млрд. тонн вантажів і більше 8,3 млрд. пасажирів (додаток 4). Внаслідок світової фінансової кризи та скорочення попиту на основні експортні товари відбулося падіння обсягів вантажних перевезень на 29,1 % за 9 місяців 2009 року порівняно з аналогічним періодом 2008 року, пасажирських перевезень – на 7%.

Відповідно до програмного документа „Україна 2020: Стратегія національної модернізації"[1], перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інвестиційно-інноваційний, який має забезпечити підвищення її конкурентоспроможності. Якщо у 2009 - 2012 роках передбачається гальмування розвитку через світову кризу, то період 2013 - 2020 років має стати важливим етапом прискорення економічного і соціального розвитку України та забезпечити темпи зростання ВВП на 6 - 6,5 % на рік.

Передбачається, що в період 2009 - 2012 років середньорічні темпи збільшення обсягів вантажних перевезень становитимуть 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 досягнуть 6,3 %, пасажирських – 2,8 %.

Очікується, що у 2020 році обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1 % і становитимуть 2535 млн. тонн, переробка вантажів у державних морських торговельних портах - на 43,2 %, що становитиме 233,4 млн. тонн, обсяги пасажирських перевезень - на 30,4 %, що становитиме 10867,3 млн. пасажирів (додаток 4).

Перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку транспорту на якісно новій основі.

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, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Протягом останніх двадцяти років їх протяжність практично не збільшувалася, у той час як за цей самий період у Європі швидкими темпами будувались автомагістралі. У результаті щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 раза менше, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині - 10,9 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5 – 6 разів менше, ніж у зазначених країнах (додаток 5).

[1] Міністерство економіки та Інститут економічного прогнозування - 2009 р.//www. me.gov.ua

Це пояснюється низкою об'єктивних причин, зокрема, такими як великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 чоловік на 1 кв. кілометр), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності Єврозони), порівняно невеликий парк автомобілів та значну територію країни.

Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2 - 3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах.

На європейських залізницях впроваджено високошвидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю 200 - 250 і більше кілометрів на годину та високу частоту руху. На залізничному транспорті України також впроваджується рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 160 кілометрів на годину, однак при цьому необхідно вирішити достатньо складну проблему розподілу мережі на лінії з переважно вантажним та переважно пасажирським рухом та підвищити частоту руху пасажирських поїздів. Водночас пропускну спроможність залізниць на Кримському напрямку вичерпано.

Морські порти України за якісними, технічними характеристиками, такими як глибина, засоби перевантаження і зберігання, технічний стан причалів і устаткування, рівень автоматизації та комп'ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х років минулого століття.

Аеропорти потребують суттєвої модернізації, перш за все в тих містах, що готуються приймати учасників чемпіонату Європи 2012 року з футболу .

Незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значимі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам.

Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції.

Масова автомобілізація населення стає альтернативою громадському транспорту, що створює новий стиль життя та забезпечує мобільність населення. Кількість легкових автомобілів у приватній власності за 2003 – 2008 роки в Україні збільшилася на 22 %, або на 1100 тис. одиниць. Це призводить до заторів у містах, підвищення екологічного навантаження та значних енергетичних витрат, адже транспорт є найбільшим споживачем світлих нафтопродуктів.

Одночасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості, регулярність руху. Понад 15 років експлуатуються 92 % трамваїв, 78 % вагонів метро, 63 % тролейбусів, понад 25 років - 58,9 % пасажирських залізничних вагонів. Підприємства громадського пасажирського транспорту характеризуються збитковістю внаслідок низького рівня тарифів, недостатньої компенсації з

бюджету витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів; неефективності системи збору виручки від міських та приміських перевезень на пасажирському транспорті загального користування.

У 2008 році підприємствами транспортного сектору освоєно майже 21,6 млрд. гривень інвестицій, що становить 9,3 % загального обсягу інвестицій в економіку України (додаток 6). Однак галузь відчуває гостру нестачу коштів для свого розвитку. Більша частина інвестицій у транспортний сектор здійснюється за рахунок власних коштів підприємств транспорту та кредитів банків. Через незавершеність структурних реформ приватний капітал ще не став вагомим чинником розвитку. На транспортну галузь з державного бюджету України у 2009 році заплановано виділити 12,9 млрд. гривень, що становить лише 4,7 % загального обсягу бюджетних коштів (додаток 7). Водночас розвиток транспортної інфраструктури у країнах ЄС є однією з найбільших статей бюджетних витрат.

На транспорті склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого ще на початку 90-х років XX століття автомобільного та річкового транспорту до стопроцентної державної власності на залізничному транспорті та в морських портах. Країни Європи та більшість країн СНД вже провели реформування залізничного транспорту, відділивши господарські функції від регуляторних, природно монопольну інфраструктуру від потенційно конкурентного ринку операторських компаній. Потребує реформування система управління й у морських та річкових портах щодо розподілу регуляторних та господарських функцій.

Транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин в Україні. Найбільше це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90 %.

Проведені у 2008 році законодавчі зміни у сфері безпеки дорожнього руху дозволили в цілому покращити рівень безпеки дорожнього руху. Якщо у 2007 році в середньому за добу в автопригодах гинуло 26 осіб, то у 2008 році цей показник знизився до 21, а у 2009 – до 14,6. При цьому кількість загиблих на 100 тис. населення в Україні знизилася з 20 загиблих у 2007 році до 11,9 – у 2009. Разом з цим, відповідний показник в Австрії становить 11,5 осіб, Німеччині – 8, Великобританії – 6,1, Швеції – 5,9 (додаток 8). Разом з тим, на транспорті загального користування у 2009 р. відмічалося збільшення ДТП на 17%.

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), відносні показники рівня безпеки польотів в Україні значно гірші від середніх загальносвітових показників. За період 1998 - 2007 років у галузі цивільної авіації сталося 16 катастроф, 31 аварія, 76 серйозних інцидентів. Літаки вітчизняних авіакомпаній за результатами контролю безпеки польотів у європейських аеропортах за програмою SAFA неодноразово потрапляли до «чорного списку». Через незадовільну систему управління безпекою судноплавства державний Прапор України включено до „чорного списку" Паризького меморандуму.

Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Транспортна стратегія також пропонує ряд структурних реформ на транспорті.

2. Принципи транспортної політики

Соціальні принципи:

сприяння соціально-економічному розвитку регіонів;

забезпечення свободи мобільності людей (у тому числі з обмеженими фізичними можливостями) та у виборі виду транспорту на основі раціональної цінової політики, яка відображає економічну вартість транспорту" слід замінити словами «з урахуванням збалансованої тарифної політики та державного регулювання, спрямованих на забезпечення економічної самостійності транспортних підприємств та соціальних гарантій, першу чергу, для низькооплачуваних і малозабезпечених громадян

створення умов для надання транспортних послуг, які є безпечними і доступними для всіх верств населення;

узгодження планування розбудови об'єктів транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, довгостроковими планами використання земельних ресурсів і розміщення продуктивних сил;

зміцнення партнерських відносин між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, транспортними підприємствами, профспілками та громадськими організаціями в процесі реалізації Транспортної стратегії, удосконалення 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;

забезпечення випереджаючого розвитку транспортної інфраструктури;

необхідності проведення жорсткої антимонопольної політики;

лібералізації ціноутворення на потенційно конкурентних ринках транспортних послуг;

залучення інвестицій і заохочення участі приватного сектору на засадах справедливості, прозорості та стабільності;

прозорості 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 через загальне оподаткування або через призначені для користувача платежі (збори);

фінансування інвестиційних проектів на основі доходу або потоку прибутків від реалізації проекту;

компенсації з державного та місцевих бюджетів витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів на маршрутах соціального значення для того, щоб транспорт міг повноцінно працювати у майбутньому.

Екологічні принципи:

пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язковості додержання 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 принципів „користувач платить” та ”забруднювач платить;

прийняття та виконання міжнародного законодавства щодо перевезення небезпечних вантажів та запровадження системи навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;

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

3. Цілі та пріоритети Транспортної стратегії

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

Основними напрямками розвитку транспортного сектору економіки України на період до 2020 року є:

розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків;

забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки;

забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню;

інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг;

підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища;

підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів.

Пріоритетами Транспортної стратегії держави мають бути:

розвиток транспортної інфраструктури, її модернізація та приведення у відповідність із євростандартами, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів, швидкісних автомобільних доріг та мережі пунктів пропуску через державний кордон України, а також, зокрема, підготовка транспортної інфраструктури до проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу ;

підвищення державних соціальних стандартів транспортного обслуговування населення;

інтегрування транспортної системи України в європейську та світову;

прискорена адаптація вітчизняного законодавства до європейських норм та 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, у тому числі іноземного, капіталу;

здійснення ефективної тарифної політики, спрямованої на забезпечення збалансування інтересів суспільства, транспортних підприємств та споживачів їх послуг;

здійснення структурних реформ на залізничному, морському транспорті, міському і приміському громадському автотранспорті, у сфері дорожнього господарства з метою підвищення ефективності державного управління;

удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху, підконтрольної центральному органу виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, з метою розмежування функцій управління діяльністю та контролю;

стимулювання сталого розвитку транспорту шляхом надання переваги екологічно чистим та енергоефективним видам транспорту, зниження техногенного навантаження транспорту на довкілля, а також шляхом розвитку громадського пасажирського транспорту як альтернативи стрімкій автомобілізації країни.

4. Основні напрями реалізації Транспортної стратегії

4.1. Модернізація транспортної системи

4.1.1. Розвиток транспортної інфраструктури

Нині Україна потребує невідкладної комплексної розбудови транспортної мережі, насамперед міжнародних транспортних коридорів, мережі швидкісних автомобільних доріг, залізниць та аеропортів.

Складність проблеми полягає в тому, що об’єкти транспортної інфраструктури перебувають у 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 форми фінансування. Важливим питанням є резервування земель для будівництва та розвитку об’єктів транспортної інфраструктури і підготовка відповідної нормативно - правової бази.

Основні завдання щодо розвитку транспортної інфраструктури:

збільшення пропускної спроможності транспортної мережі;

впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, передусім денних;

розвиток мережі автомобільних доріг, насамперед швидкісних та обходів населених пунктів;

розвиток пропускної спроможності морських портів;

розвиток транспортних вузлів та залізничних, автомобільних підходів до морських портів;

розвиток мережі пунктів пропуску через державний кордон України;

розвиток аеропортової мережі, передусім у рамках підготовки до чемпіонату Європи 2012 року з футболу;

розвиток державної системи використання повітряного простору України;

удосконалення та розвиток мережі громадського транспорту загального користування;

збільшення пропускної спроможності транспортної мережі в столиці та обласних центрах;

добудова, будування та термінова реконструкція мостів;

створення мережі логістичних центрів та «сухих портів»;

удосконалення мережі інформаційно-комунікаційних технологій транспорту.

До найбільш важливих інвестиційних проектів належать:

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

будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення, зокрема: Львів – Броди, Львів – Тернопіль, Вінниця – Київ, Кіпті – Бачівськ, Київ –

Чоп, Київ – Харків – Довжанський, Київ – Одеса, Київ – Ковель – Ягодин, Стрий – Кіровоград – Знам’янка, Херсон – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь, Одеса – Рені, Знам'янка – Луганськ – Ізварине, Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва;

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

збільшення пропускної спроможності залізничного руху в напрямку Криму, а також на напрямку Київ – Трипілля – Миронівка, розвиток паралельного залізничного напрямку Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой;

впровадження технологій енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом на напрямку Знам’янка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой;

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

добудова, будування та реконструкція мостів у Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі, Миколаєві та Херсоні;

розбудова метрополітену в Києві, Харкові, Дніпропетровську, Донецьку;

удосконалення системи супроводу транспортних засобів шляхом впровадження систем супутникової радіонавігації;

будівництво та реконструкція терміналів (перш за все контейнерних) у 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;

4.1.2. Рухомий склад

Прискорене оновлення рухомого складу є одним із найважливіших напрямів модернізації транспорту. Це дасть змогу суттєво покращити обслуговування економіки та населення, підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечить повною мірою безпеку перевезень та охорону довкілля.

Оновлення рухомого складу (залізничного рухомого складу, літаків, автобусів, суден, громадського транспорту тощо) буде відбуватись за рахунок закупівель вітчизняної продукції і для цього мають бути створені державою організаційні, фінансові і економічні умови для модернізації вітчизняних виробництв, здатних забезпечити потреби транспортного сектору необхідною продукцією, що не поступається за своїми технічними характеристиками кращим світовим зразкам.

Оновлення рухомого складу має здійснюватися за рахунок транспортних компаній, за винятком соціально значущих пасажирських перевезень, що мають фінансуватися з бюджетів усіх 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 відповідно до поточної структури транспортного попиту;

оновлення і модернізація в містах, насамперед у тих, де буде проходити фінальна частина чемпіонату Європи 2012 року з футболу, парку рухомого складу громадського транспорту та забезпечення необхідною кількістю автобусів для міжміських і міжнародних перевезень;

оновлення та модернізація залізничного рухомого складу з метою збільшення його строку служби, підвищення безпеки та швидкості руху;

розробка та впровадження за участі банківської системи, виробників транспортних засобів, імпортерів та дилерів механізму стимулювання інвестицій в оновлення рухомого складу;

установлення ввізних митних платежів, які відповідають вимогам СОТ.

4.1.3. Інвестиційна політика

Механізми реалізації інвестиційної діяльності:

використання різних джерел фінансування галузі: власних коштів підприємств, коштів державного та місцевих бюджетів, коштів інвесторів, концесіонерів, кредитних ресурсів комерційних банків та міжнародних фінансових установ;

проведення переоцінки основних фондів, підвищення ефективності заходів щодо збільшення інвестицій у розвиток транспорту загального користування за державної підтримки, 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 енергозберігаючі техніку та технології;

розширення застосування принципів “користувач платить” та “забруднювач платить” під час користування транспортною інфраструктурою.

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

забезпечення функцій державного управління в транспортній галузі;

гарантоване підтримання в робочому стані мережі об'єктів транспортної інфраструктури та розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, насамперед швидкісних;

підтримка бюджетного фінансування найважливіших транспортних проектів та проектів розвитку автомобільних доріг загального користування і підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

гарантоване фінансування законодавчо закріплених державних зобов'язань за програмами розвитку транспорту, дорожнього господарства та забезпечення безпеки руху.

Потребує вдосконалення нормативно-правова база з питань розроблення та впровадження економічного і фінансового механізмів фінансування інфраструктури: прийняття (доопрацювання) законів України „Про основні засади взаємодії держави з приватними партнерами”, “Про швидкісні автомобільні дороги", внесення змін до законів України „Про інвестиційну діяльність”, „Про фінансовий лізинг”, „Про концесії”, а також з питань відведення земель для нового транспортного будівництва.

4.2. Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки

Створення стабільної 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 перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

Для цього слід діяти за такими напрямами:

1) розвиток ринку послуг вантажного транспорту шляхом:

розроблення технічних і організаційних заходів, спрямованих на забезпечення гарантованого збереження вантажів, що перевозяться;

удосконалення нормативної бази (транспортного, митного, податкового законодавства), контролю навантажувально-розвантажувальних операцій і запровадження відповідальності за діяльність вантажовласників і експедиторів;

забезпечення прав і захисту 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;

удосконалення 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;

розвитку транспортно-експедиторської діяльності;

удосконалення механізмів сертифікації та ліцензування операторів вантажного транспорту;

збільшення до рівня світових досягнень швидкості переміщення товарів та ритмічності їх доставки, скорочення часу обробки партій товарів у портах та часу перетину державного кордону України;

забезпечення експлуатаційної сумісності залізничних 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;

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

утвердженню 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;

маркетингу інтермодальних транспортних послуг;

введенню „єдиного вікна" для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів;

залученню інвестицій у інтермодальне обладнання сучасних стандартів;

удосконаленню тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики для стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень, запровадженню оптимальних тарифів з дотриманням умов вигідності перевезень для автомобільного і залізничного транспорту;

розробленню технологій взаємодії всіх учасників перевезення;

створенню інституту операторів інтер/мультимодальних перевезень;

визначенню і реалізації пріоритетних проектів розвитку інфраструктури інтермодального транспорту на довгостроковий період, у 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;

розвитку співробітництва з Польщею, Білоруссю, іншими сусідніми країнами, країнами Балтії в організації контрейлерних перевезень;

розробленню методики формування наскрізних тарифів на перевезення транзитних вантажів, створення системи моніторингу тарифів і цін щодо надання послуг з перевезень та переробки транзитних вантажів на залізницях і в портах іноземних держав, які конкурують з українськими;

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

удосконалення бази нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівних і сприятливих 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 створення;

розбудови і модернізації транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів;

підтримки 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;

4) забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу, швидкості доставки, збереження вантажів, інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар’єрів передбачає:

розроблення 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);

моніторинг міжнародних вантажопотоків за напрямками міжнародних транспортних коридорів, підготовку пропозицій та техніко-економічного обґрунтування щодо розширення номенклатури та підвищення якості транспортно-перевантажувальних, експедиторських та інформаційних послуг під час перевезення вантажів;

розроблення методичного забезпечення розвитку термінальної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів;

збільшення 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 встановленої швидкості руху поїздів на напрямках міжнародних транспортних коридорів;

розроблення разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень та наскрізних тарифів;

розширення участі у міжнародних проектах щодо розбудови Центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;

удосконалення податкової і митної політики щодо перевезень на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

4.3. Підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування

Транспорт має забезпечувати доступність та якість транспортних послуг для усіх верств населення відповідно до соціальних стандартів. Враховуючи стійку тенденцію до урбанізації країни й особливо інтенсивний розвиток великих міст, транспорт загального користування має стати альтернативою індивідуальному автомобільному транспорту.

Пріоритетами у розвитку сфери громадського пасажирського транспорту є:

1) довгострокове планування розвитку міст, міської та приміської транспортної мережі шляхом:

розроблення довгострокових генеральних схем розвитку міст, перспективної забудови та транспортного сполучення;

застосування архітектурно-планувальних рішень для збільшення пропускної спроможності вуличної мережі;

прогнозування попиту на пасажирські міські перевезення та його задоволення різними видами транспорту;

оптимізації мережі маршрутів загального користування та структури парку на підставі періодичного моніторингу пасажиропотоків;

удосконалення системи управління міським транспортом, у тому числі створення центрів регулювання міського руху;

впровадження інтелектуальних транспортних систем управління рухом у містах, модернізації системи автоматичного регулювання руху (світлофорів);

розроблення програм підвищення безпеки руху в містах;

реалізації проектів зменшення негативного впливу міського пасажирського транспорту на довкілля;

2) прискорений розвиток пасажирського транспорту загального користування як альтернативи приватному легковому автотранспорту шляхом:

стимулювання розвитку в містах екологічно чистих видів транспорту: трамвая, швидкісного трамвая, тролейбуса, , метро, „міні-метро", „легкого метро", монорейкового транспорту тощо;

будівництва нових та розширення існуючих метрополітенів у Дніпропетровську, Донецьку, Києві та Харкові та вирішення питань щодо будівництва метрополітенів в інших великих містах, де є потреба;

застосування адміністративно-правових та економічних механізмів повного, часткового та тимчасового обмеження використання приватних автомобілів у центрах населених пунктів за наявності альтернативних якісних послуг громадського пасажирського транспорту та наявності необхідної інфраструктури паркінгів і стоянок для автомобілів;

виділення окремих ліній дорожнього полотна для громадського пасажирського транспорту у містах та забезпечення дієвого контролю за його функціонуванням;

реалізації моделей пріоритетності громадського пасажирського транспорту в схемах регулювання дорожнього руху у містах;

стимулювання розвитку в містах пішохідних зон, велосипедних доріжок тощо;

3) забезпечення населення якісними послугами пасажирського транспорту загального користування в містах, в приміському сполученні та сільській місцевості шляхом:

розроблення та впровадження державних соціальних стандартів і нормативів на пасажирському транспорті;

розвиток автомобільних доріг з урахуванням реформування базового рівня адміністративно-територіального устрою та місцевого самоврядування зі створенням нових базових самоврядних адміністративно-територіальних одиниць – громад відповідно до Концепції реформи місцевого самоврядування, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29.07.09 № 900 – протягом 2010-2011 років;

поліпшення обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями;

запровадження системи обов'язкового продажу квитків на проїзд та контролю за здійсненням такого продажу;

передачі функцій щодо продажу квитків та збору виручки під час здійснення перевезень пасажирів у міському сполученні замовникам перевезень;

розроблення та запровадження системи безготівкових розрахунків за допомогою СМАРТ-карт за проїзд пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

удосконалення порядку проведення конкурсів на право здійснювати перевезення на автобусних маршрутах з метою визначення на міському та приміському маршрутах потужного перевізника з відповідною матеріально-технічною базою, відповідального за організацію та безпеку перевезень;

4) удосконалення державного регулювання послуг пасажирського транспорту загального користування шляхом:

розроблення та запровадження механізму виплат адресних дотацій окремим категоріям громадян замість нинішньої практики компенсації перевізникам втрат доходів 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, удосконалення правовідносин перевізників, власників автостанцій та органів виконавчої влади;

укрупнення перевізників через правове та організаційне забезпечення створення мережі комплексних автотранспортних підприємств з наданням їм права залучати до обслуговування маршрутів інших перевізників;

забезпечення державного регулювання та запровадження, під час видачі ліцензії та проведення конкурсів на право здійснювати перевезення, стимулювальних механізмів для оновлення рухомого складу, насамперед великої пасажиромісткості;

лібералізації ціноутворення на потенційно конкурентних ринках послуг пасажирського Транспорту;

впровадження прозорих механізмів тарифного регулювання шляхом розробки та затвердження порядків (методик) зміни та формування тарифів;

запровадження єдиної системи державного регулювання та контролю діяльності з перевезень пасажирів на таксі: правил, вимог, квотування, державної перереєстрації автомобілів, обмеження допуску автомобільних самозайнятих перевізників, які працюють за сумісництвом, впровадження лічильників шляхом удосконалення діючого законодавства;

запровадження єдиної системи державного регулювання та контролю діяльності з перевезень пасажирів автомобілями на замовлення при участі інформаційно-диспетчерських служб: правил, вимог для початку діяльності та відповідальності, державної акредитації інформаційно-диспетчерських служб, обмеження допуску автомобільних самозайнятих перевізників, які працюють за сумісництвом, шляхом внесення змін до діючого законодавства;

створення системи та програми навчання та підвищення кваліфікації згідно кваліфікаційних вимог водіїв та диспетчерів таксі (курси водіїв та диспетчерів таксі), внесення до класифікатора професій професії "водій таксомоторних перевезень" („водій таксі").

5) стимулювання використання пасажирського транспорту загального користування під час проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року шляхом:

створення координаційних центрів у містах проведення чемпіонату, а саме: у Києві, Донецьку, Харкові, Львові - з метою забезпечення ефективної взаємодії між Укрзалізницею, Укравтодором, аеропортами, транспортними компаніями - перевізниками;

визначення генерального перевізника чемпіонату Європи 2012 року з футболу;

створення в містах, де буде проходити фінальна частина чемпіонату, додаткових комунальних підприємств пасажирського транспорту;

придбання 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 додаткової єдиної системи інформаційних дорожніх знаків;

визначення порядку оплати транспортних послуг (розроблення єдиного квитка та порядку взаєморозрахунків між видами громадського транспорту);

визначення єдиних принципів паркування та створення транспортних вузлів для пересадки на громадський транспорт;

розроблення заходів з підвищення безпеки на транспорті під час проведення чемпіонату Європи 2012 року з футболу;

інформаційного забезпечення учасників та гостей Євро-2012 (Інтернет, електронні карти, створення інформаційного сайту, довідкові служби, тощо), застосування декількох мов в інформаційних ресурсах, забезпечення перекладу англійською чи російською мовами.

4.4. Європейська інтеграція та розвиток експортного потенціалу транспортних послуг

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

Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів 3, 5, 7 та 9, уздовж яких згідно 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 залізничною магістраллю в Росії;

Північна вісь сполучатиме країни Скандинавії та Балтії з Росією і відповідно забезпечуватиме сполучення з Центральною віссю.

Територія України простягається в межах Чорноморської Пан'європейської транспортної зони, пріоритетної для розвитку згідно з концепцією ЄС «Морські магістралі» (нині розробляється). У межах зазначених вище коридорів розташовані головні порти України на Чорному морі: Одеса, Іллічівськ та Южний.

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 оновленню транспортного сектору України, а також поступову гармонізацію чинних стандартів та політики до прийнятих у Європейському Союзі. Майбутня співпраця спрямовуватиметься на покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод, а також шляхом розвитку інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують обидві сторони, а також на вдосконалення порядку перетину державного кордону України.

Співробітництво сприятиме обміну інформацією та спільній діяльності як на регіональному рівні, зокрема з урахуванням прогресу, досягнутого в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, таких як: ТРАСЕКА, Бакинська ініціатива та Синергія Чорного моря, так і на міжнародному рівні, включаючи багатосторонні транспортні організації та конвенції, ратифіковані сторонами, і такі, що перебувають у структурі різноманітних транспортних агентств Європейського співтовариства.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС охоплюватиме такі сфери:

співробітництво з метою розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей, визначених Групою високого рівня та впровадження на цих осях окремих відповідних горизонтальних заходів. Україна, зокрема, зосереджуватиметься на розвитку цих осей, базуючись, в першу чергу, на подальшій оцінці пріоритетів, визначних Групою високого рівня, та їх фінансуванні, в тому числі використовуючи удосконалений механізм державно-приватного партнерства. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;

приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод та конвенцій;

гармонізація вітчизняного законодавства з європейським та адаптація транспортного

законодавства ЄС (acquis communautaire);

технічна та технологічна гармонізація відповідно до європейських стандартів;

забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;

удосконалення технології перетину державного кордону України, подальший розвиток разом з ЄС спільних пунктів пропуску через державний кордон України;

підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних 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 із законодавством ЄС і має здійснюватися за такими напрямами: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо); інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ECAA), 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 (комбіновані) перевезення.

Україна братиме участь у роботі Міжнародного 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), Європейської організації з безпеки аеронавігації, Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ), Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), Всесвітньої Асоціації автомобільних доріг (PIARC).

Державна політика у сфері взаємодії з ЄС має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалення системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, у яких діє двостороння дозвільна система.

Важливим завданням є усунення численних бар'єрів під час переміщення вантажів через державний кордон України, адаптація митних процедур ЄС шляхом удосконалення митного законодавства, спрощення процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи пунктів пропуску через державний кордон України у відповідність із європейськими нормами.

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

Важливими завданнями державної політики у сфері взаємодії з ЄС є:

техніко-технологічна модернізація інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон України;

обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;

прискорений розвиток контейнерного сервісу;

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 пунктах пропуску через державний кордон України з повним переходом на безпаперове інформаційно-комунікаційне середовище;

впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію;

удосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дасть змогу створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів;

забезпечення ефективної системи контролю вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України .

4.5. Підвищення ефективності державного управління

Державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції

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

Основні принципи державного управління

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати:

своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;

захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;

безпечне функціонування транспорту;

додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;

захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;

створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

координацію роботи різних видів транспорту;

ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;

охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Під час здійснення 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 виплат дотацій з бюджету та залучення додаткових джерел фінансування транспорту та транспортної інфраструктури;

здійснення заходів щодо покращення конкурентоспроможності транспортних послуг на національному і міжнародному ринку.

Структурні реформи на транспорті спрямовані на розвиток та вдосконалення ринкових відносин, зменшення безпосередньої участі держави в транспортній діяльності та скорочення монопольного сектору шляхом:

розмежування господарських функцій і функцій державного управління залізничним транспортом та транспортною інфраструктурою шляхом розподілу природно-монопольного та конкурентного секторів, забезпечення рівноправного доступу до інфраструктури суб'єктів господарювання різних форм власності, створення операторських компаній за видами діяльності;

реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування шляхом розподілу сфери управління і відповідальності за значенням автомобільних доріг загального користування з передачею доріг місцевого значення в управління 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 дублюванню 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 надання пільг на проїзд.

Формування чітких і прозорих правил на ринку транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності, забезпечення якості та доступності транспортних послуг для всіх споживачів передбачає:

розвиток транспортно-експедиторського обслуговування та системи операторів перевезень;

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

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

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

поетапну ліквідацію перехресного субсидування пасажирських залізничних перевезень за рахунок доходів від інших видів діяльності залізниць;

адаптацію чинного міжнародного законодавства щодо контролю робочого часу водіїв у комерційних перевезеннях;

визначення всіх 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, охорони довкілля, безпеки дорожнього руху та надання оператору транспортного засобу ліцензії відповідно до стандартів ЄС;

забезпечення державного регулювання діяльності автостанцій, удосконалення правовідносин перевізників, власників автостанцій та органів виконавчої влади;

вжиття заходів щодо створення сприятливих митних і податкових умов для придбання перевізниками сучасної транспортної техніки;

формування та реалізація ефективної та прозорої тарифно-цінової політики на послуги природних монополій у сфері транспорту.

Технічне регулювання передбачає:

запровадження Сертифіката професійної відповідності, 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.

4.6. 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.

Підвищення рівня безпеки транспортних процесів належить до пріоритетів Транспортної стратегії.

Транспорт є найбільшим споживачем світлих нафтопродуктів, тому забезпечення енергетичної безпеки України особливо залежить від енергетичної ефективності транспортних засобів та технології транспортних процесів. Необхідно стимулювати пріоритетний розвиток екологічних та енергоефективних видів транспорту – залізничного, водного та громадського пасажирського як альтернативи індивідуальному транспорту в містах, як це передбачає Європейська транспортна політика.

Основними завданнями у сфері безпеки руху є:

розподіл функцій державного управління дорожнім рухом між суб'єктами виконавчої влади за напрямами їх діяльності, створення системи управління, гармонізованої з європейськими аналогами;

утворення Головної державної інспекції з безпеки на транспорті[2];

утворення Агенції (Бюро) з технічного розслідування подій на транспорті[2]

застосування системного підходу до виявлення та 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;

[2] За винятком авіаційного транспорту

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 транспортно - експлуатаційних показників і безпечності 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 безпечності конструкції за рахунок проведення сертифікації транспортних засобів та формування діагностичної бази для забезпечення контролю їх технічного стану в експлуатації відповідно 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 під час дорожньо-транспортних пригод;

створення постійно діючої системи навчання населення правилам поведінки та відповідальності за їх порушення на дорогах для підвищення культури дорожньої безпеки на транспорті;

створення системи державного нагляду з метою розмежування функцій управління діяльністю видами транспорту та контролю за безпекою руху;

створення постійно діючої та єдиної системи навчання працівників галузевого автомобільного пасажирського транспорту щодо відповідності кваліфікації, умовам та заходам безпеки працівників, споживачів та учасників дорожнього руху.

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.

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;

удосконалення та розвиток 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) та негайного завершення і введення в дію комплексу державних та міждержавних стандартів щодо термінології, класифікації, ідентифікації небезпечних вантажів та забезпечення погодження з Мінтрансзв'язку,

Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України та Держспоживстандартом усіх технічних умов на продукцію, яка може бути класифікована як небезпечний вантаж;

забезпечення розроблення основних нормативно-правових актів, таких як Державний реєстр небезпечних вантажів, Національні правила безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами в тарі та навалом морським, річковим, залізничним та автомобільним транспортом і Правил та настанов щодо портових операцій з небезпечними вантажами на впровадження циркуляра IMO MSC.1/Circ.1216 (2007);

розширення сфери 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 вищим навчальним закладам та іншим компетентним органам, що здійснюють підготовку фахівців з перевезень небезпечних вантажів, щодо включення до навчальних планів відповідних спеціальностей та дисциплін з питань безпеки транспортних операцій з небезпечними вантажами.

Підвищення рівня екологічної безпеки з огляду на високі темпи автомобілізації країни та першість автомобільного транспорту в забрудненні атмосферного повітря в містах передбачає 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”), у 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;

установлення диференційованих величин акцизного збору на традиційні моторні палива нафтового походження та нетрадиційні палива;

надання належної уваги питанням охорони довкілля та раціонального використання природних ресурсів під час проектування та будівництва автомобільних доріг.

Підвищення енергоефективності на транспорті відбуватиметься шляхом:

стимулювання використання енергоефективних видів транспорту: залізничного, річкового, електротранспорту в містах;

удосконалення 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;

реалізації проектів з реконструкції і модернізації комунікацій та об'єктів транспортної інфраструктури (електрифікація залізниць, розвиток мережі та поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг);

удосконалення режимів експлуатації рухомого складу, організації технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;

широкого запровадження режимів суворого обліку та контролю використання палива та енергії;

диверсифікації енергопостачання, запровадження дієвого та прозорого механізму стимулювання споживання альтернативних моторних палив, зокрема стисненого природного газу, біопалива: сумішевих бензинів, біоетанольних і біодизельних палив та добавок і присадок до них тощо.

5. Пріоритети Транспортної стратегії за видами транспорту

5.1. 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 перебуває винятково у сфері державного регулювання і в державній власності. З одного боку, це забезпечує його стабільну роботу навіть у кризових умовах, а з другого – створює загрози його майбутньому функціонуванню, оскільки держава не в змозі забезпечити необхідне фінансування, достатнє для сталого розвитку цього виду транспорту, без запровадження ефективного державно-приватного партнерства.

У зв'язку з цим пріоритетами транспортної стратегії в галузі залізничного транспорту є проведення реформування на залізничному транспорті, яке має на меті поступове, регульоване і підтримуване державою формування та розвиток конкурентного ринку транспортних послуг. Це буде передумовою забезпечення ефективності функціонування ринку транспортних послуг на основі збалансування інтересів суспільства, транспортних підприємств та споживачів послуг. При цьому реалізуються вимоги директив ЄС щодо відокремлення сфери транспортного обслуговування від сфери управління інфраструктурою, яка залишається у володінні держави. Україна має використати досвід реформування залізничного транспорту Російської Федерації, Казахстану, входження в транспортні структури ЄС залізничних систем Естонії, Латвії, Литви з колією 1520 міліметрів.

Залізничний транспорт залишається орієнтованим на перевезення передусім масових вантажів гірничо-металургійного комплексу і тому є вразливим до коливання попиту на відповідних товарних ринках, що на тлі фінансово-економічної кризи стає особливо очевидним. У пасажирських перевезеннях залізниці зазнають усе більшої конкуренції з боку автомобільного та авіаційного транспорту.

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 удосконалення технології організації перевезень, модернізації та розбудови інфраструктури, оновлення рухомого складу.

1) реформування залізничного транспорту, яке передбачає такі заходи:

розмежування господарських функцій та функцій державного управління;

відокремлення видів діяльності, безпосередньо не пов’язаних з перевезеннями, що дасть змогу, зокрема, зменшити фінансове навантаження на собівартість вантажних перевезень;

реорганізація територіально-функціональної структури управління залізничним транспортом у вертикально-інтегровану за основними напрямами виробничої діяльності;

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 доходів від інших видів діяльності залізниць;

удосконалення нормативно-правової бази з метою вироблення єдиних вимог та умов доступу до інфраструктури для будь-яких операторів перевезень та стягнення платежів з операторських компаній за користування залізничною інфраструктурою з одночасним впровадженням системи сертифікації та ліцензування для забезпечення якості та безпеки послуг, що надаються;

2) впровадження рухомого складу нового покоління та модернізація існуючого, з більш високим рівнем сервісних, технічних та економічних показників експлуатації шляхом:

підвищення швидкості руху пасажирських поїздів до 160 кілометрів на годину, у перспективі до 200 кілометрів на годину та вантажних поїздів до 100 - 120 кілометрів на годину з метою скорочення часу подорожі пасажирів і транзиту вантажів;

підвищення рівня інтероперабельності залізничних перевезень на мережах ширини колії 1520 та 1435 міліметрів, прискорення процедур перетину кордонів;

розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень;

забезпечення перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

збільшення термінів експлуатації за рахунок застосування нових матеріалів та оптимальних конструкційних рішень та надійності;

зниження матеріалоємності та витрат паливо-енергетичних ресурсів;

максимальної автоматизації процесів експлуатації та ремонтних робіт, проведення діагностики технічного стану рухомого складу;

впровадження засобів автоматичного контролю стану ходових частин рухомого кладу для підвищення безпеки руху.

3) подальший розвиток залізничної інфраструктури який здійснюватиметься шляхом:

збільшення пропускної спроможності на Кримському напрямку та розвитку паралельного залізничного напрямку в бік Криму (Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой), що дасть змогу повністю задовольнити попит на пасажирські та вантажні перевезення, реалізувати курортно-рекреаційні можливості Кримського півострова;

розвитку залізничної інфраструктури на напрямках міжнародних транспортних коридорів, що сприятиме скороченню часу транзиту зовнішньоторговельних вантажів;

розмежування напрямків переважно пасажирського та інтермодального руху та переважно вантажного руху, що дасть змогу оптимізувати використання пропускної, перевізної спроможності та інвестицій у розвиток інфраструктури;

оптимізації кількості сортувальних станцій на мережі залізниць з пріоритетним розвитком опорних сортувальних станцій;

електрифікації залізниць, що сприятиме покращанню їх техніко-експлуатаційних можливостей та зменшенню собівартості перевезень;

узгодженої партнерської технічної та інвестиційної політики магістрального залізничного транспорту та врахування потреб користувача з метою оптимізації використання рухомого складу та мінімізації непродуктивних витрат.

4) інтенсифікація та вдосконалення технологій перевезень пасажирів і вантажів здійснюватимуться шляхом:

впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на напрямках Київ – Полтава – Харків, Київ – Донецьк, Київ – Дніпропетровськ, Київ – Тернопіль – Львів, Київ – Жмеринка – Одеса та між великими обласними центрами, що істотно підвищить мобільність населення, зменшить екологічне навантаження від автомобільних перевезень;

впровадження нових схем та раціональних маршрутів денних пасажирських поїздів, що дасть змогу істотно скоротити потребу в рухомому складі та експлуатаційні витрати;

оптимізація графіка руху поїздів та порядку направлення вагонопотоків і організації їх у вантажні поїзди;

створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів у найбільших транспортних вузлах, пунктах пропуску через державний кордон України, організація між ними регулярного руху поїздів;

розвиток мультимодальних, інтермодальних 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 контрольними службами;

впровадження електронної системи документообігу;

впровадження удосконалених інформаційно-керівних систем та забезпечення інтероперабельності з суміжними країнами;

удосконалення правових та фінансово-економічних механізмів взаємодії з користувачами на засадах взаємовигідного партнерства.

5) інноваційний розвиток і вдосконалення науково-технічного та кадрового потенціалу здійснюватиметься шляхом:

підтримки наукових та освітніх установ залізничного транспорту, що належать до сфери управління Мінтрансзв'язку, з метою розроблення ними новітньої науково-технічної продукції;

підвищення рівня освіти у вищих навчальних закладах залізничного транспорту з метою забезпечення високоякісної підготовки та перепідготовки кадрів усіх рівнів;

підтримки та розвитку центрів, зокрема технічних інститутів або лабораторій, для сертифікації процесів і послуг на залізничному транспорті;

стимулювання підприємницької ініціативи, посилення мотивації праці та підвищення рівня соціальної захищеності залізничників.

5.2. 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 такі:

1) забезпечення рівних умов конкуренції на ринку автотранспортних послуг шляхом:

встановлення рівних умов 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;

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 та програм навчання;

застосування заходів, що сприяють прискореному оновленню рухомого складу та оптимізації його структури за строком експлуатації, показниками безпечності, екологічності, енергоефективності;

підвищення частки комбінованих перевезень, розроблення оптимальних технологічних схем у транспортних вузлах;

удосконалення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг;

3) підвищення дорожньої безпеки шляхом:

прийняття та впровадження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

ліквідація перетинів автомобільних доріг та магістральних залізничних колій в одному рівні на напрямках впровадження швидкісного руху поїздів; посилення державного нагляду та 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 (ЄУТР), які виконують міжнародні автомобільні перевезення та поступове впровадження контрольних пристроїв на транспортних засобах, що виконують внутрішні перевезення, 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;

4) зниження рівня техногенного навантаження автомобільного транспорту на довкілля шляхом:

удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони довкілля, 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;

поетапного запровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-3», «ЄВРО-4», «ЄВРО-5» для транспортних засобів і моторних палив;

диверсифікації енергопостачання, запровадження дієвого та прозорого механізму стимулювання споживання альтернативних моторних палив, зокрема біопалив;

посилення державного контролю за якістю паливних і мастильних матеріалів, що використовуються для роботи транспортних засобів;

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

удосконалення технічного стану автомобільних доріг;

5) забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту на національному та міжнародному ринку транспортних послуг шляхом:

розроблення, із залученням громадських організацій, програм підтримки конкурентоспроможності національних автомобільних перевізників;

зниження ставок або звільнення від сплати ввізного мита під час ввезення 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 та якщо вітчизняні виробники створять сучасну систему мереж по обслуговуванню та забезпеченню відповідного експлуатаційного стану транспортних засобів упродовж терміну використання;

удосконалення процедур контролю на державному кордоні України для покращання 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.

5.3. Дорожнє господарство

Україна потребує подальшого розвитку автомобільних доріг загального користування. Передбачається будівництво нових та розвиток існуючих автомобільних доріг, приведення їх транспортно-експлуатаційного стану у відповідність із зростаючими вимогами щодо інтенсивності руху, вагових навантажень, ліквідації небезпечних ділянок та збільшення пропускної здатності автомобільних доріг на підходах до великих міст, пунктів пропуску через державний кордон України та морських портів. Насамперед передбачається розвиток дорожньої інфраструктури, що буде задіяна в обслуговуванні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року.

Розвиток дорожньої інфраструктури здійснюватиметься за такими напрямами:

1) розвиток мережі автомобільних доріг шляхом:

забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення та приведення їх стану у відповідність із вимогами чинних нормативних документів;

розвитку мережі швидкісних автомобільних доріг за рахунок кредитних коштів та недержавних інвестицій на основі концесій або механізму державно-приватного партнерства;

розвитку мережі автомобільних доріг I категорії між усіма обласними центрами та великими промисловими вузлами;

введення плати за користування новими автомобільними дорогами, побудованими на концесійних засадах;

внесення змін до чинного податкового законодавства в частині збільшення розміру ставок податків і зборів до спеціального фонду державного бюджету;

розвитку мережі сільських автомобільних доріг і забезпечення під'їздами з твердим покриттям усіх сільських населених пунктів;

реалізації проектів з підготовки мережі автомобільних доріг України до проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року;

введення плати за користування автомобільними дорогами, що співпадають з міжнародними транспортними коридорами, вантажними автомобілями та автобусами;

2) удосконалення інноваційної складової шляхом:

використання під час будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг дорожньо-будівельних матеріалів високої якості та нових технологій; підвищення вимог до їх характеристик;

забезпечення сучасних технологій за рахунок використання відповідного парку сучасних машин, механізмів, обладнання та матеріалів та підвищення кваліфікації кадрового потенціалу;

удосконалення науково-технічного та інженерного супроводження проектування та будівництва автомобільних доріг;

удосконалення методів перспективного й оперативного планування дорожніх робіт на основі результатів функціонування системи управління станом покриття та аналітично-експертної системи управління мостами;

впровадження системи управління автомобільними дорогами на основі геоінформаційних технологій з наданням соціального пакету отримання інформації про стан автомобільних доріг на Web-сайті;

підвищення ефективності системи контролю якості робіт під час будівництва, ремонту та в процесі утримання автомобільних доріг, шляхом створення Державної інспекції контролю технічного стану та якості автомобільних доріг загального користування.

3) підвищення рівня безпеки руху шляхом:

удосконалення загальнодержавної бази даних ДТП та постійного моніторингу місць та ділянок концентрації ДТП в розрізі регіонів (по областях) та автомобільних доріг (особливо доріг державного значення);

розроблення заходів з покращення дорожніх умов у місцях та ділянках концентрації ДТП з метою їх ліквідації;

впровадження системи управління безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби;

впровадження технічних засобів запобігання виникненню ДТП на автомобільних дорогах (протизасліплювальних екранів, дзеркал, розмітки з поліпшеними світлоповертальними властивостями, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, облаштування тротуарів, встановлення освітлення, розподілення транспортних і пішохідних потоків у різних рівнях тощо);

поліпшення інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху;

створення систем недопущення виїзду транспортних засобів на залізничний переїзд при забороннному сигналі світлофора.

4) реформування системи утримання автомобільних доріг шляхом:

розподілу сфери управління та відповідальності за значенням автомобільних доріг (державного та місцевого значення) з передачею автомобільних доріг місцевого значення місцевим органам виконавчої влади після законодавчого визначення джерел фінансування та структури управління автомобільними дорогами місцевого значення;

створення державного об'єднання підприємств, які здійснюють експлуатаційне обслуговування автомобільних доріг державного значення та передача підприємств, що здійснюють обслуговування автомобільних 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;

створення потужного ринку дорожніх робіт за допомогою підвищення рівня конкуренції;

5) екологізація будівництва та утримання автомобільних доріг шляхом:

використання екологічно чистих і енергозберігаючих матеріалів і технологій;

використання в дорожніх конструкціях продуктів відходу техногенної діяльності (шлаки, золи, породи відвалів) та вдосконалення повторного використання існуючого полотна доріг;

впровадження технічних заходів зниження негативного впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище (шумозахисні екрани, водоочисні споруди, біопереходи, огорожі, тощо);

6) збільшення пропускної спроможності автомобільних доріг в столиці та обласних центрах шляхом:

добудови та перебудови існуючих шляхових вузлів шляхопроводами, тунелями;

добудови, будування та термінової реконструкції мостів;

розбудови міських доріг з урахуванням зупинок громадського транспорту, стоянок таксі та багаторівневих підземних чи надземних паркінгів;

зміни напрямків руху автомобільного транспорту.

5.4. Авіаційний транспорт

Українська авіаційна транспортна система стоїть на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для впровадження в Україні концепції "Єдиного неба" забезпечено стягнення, згідно з вимогами Євро контролю, аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом, здійснено низку заходів, у результаті реалізації яких повітряний простір України став відкритим для всіх його користувачів.

Наступним кроком є інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства.

Отримає подальший розвиток мережа аеропортів, перш за все, міст, що приймають чемпіонат Європи 2012 року з футболу, заплановано впровадження заходів щодо сприяння оновленню парку повітряних суден.

Пріоритетами Транспортної стратегії в авіаційній галузі є:

1) приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами 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, радіолокаційного спостереження, зв'язку, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу;

забезпечення надання провайдером аеронавігаційного обслуговування відповідних послуг аеропорту та договірних засадах;

забезпечення збереження цілісних майнових комплексів аеропортів шляхом внесення змін до законодавчих актів 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;

2) інтеграція з Європейською авіаційною транспортною системою шляхом:

укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір;

участі в 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, у 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 (EASA);

гармонізації системи організації повітряного руху України із Європейською системою організації повітряного руху згідно з Європейською програмою організації повітряного руху (EATM 2000), впровадження основних складових концепції ЄС щодо Єдиного Європейського неба (SES);

3) забезпечення безпеки авіації шляхом:

прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;

розроблення 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 галуззю у цілому;

удосконалення роботи з розслідування авіаційних подій та інцидентів шляхом утворення незалежної Національної комісії з розслідування авіаційних подій;

удосконалення системи авіаційної безпеки на всіх об'єктах галузевої інфраструктури для забезпечення безперебійної роботи під час обслуговування великої кількості іноземних відвідувачів України в період 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 заданого рівня безпеки польотів;

інформаційного забезпечення функціонування системи управління безпекою польотів, що включає створення і формування бази даних про авіаційні події та інциденти;

удосконалення 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;

розроблення вимог щодо рівня кваліфікації та професійної підготовки авіаційного персоналу з питань авіаційної безпеки;

удосконалення 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 у галузі цивільної авіації;

4) удосконалення нормативного регулювання авіації шляхом:

- прийняття нової редакції Повітряного кодексу України;

- прийняття нової редакції Закону України "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації";

- адаптації нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу;

5) забезпечення потреб вітчизняних і закордонних авіакомпаній у якісному обслуговуванні повітряного руху в повітряному просторі України шляхом:

завершення технічної інтеграції системи маршрутних зборів Євроконтролю;

впровадження процедур обслуговування (управління) повітряного руху, передбачених Планом конвергенції та імплементації для України (LCIP) відповідно до Європейського плану конвергенції та імплементації (ECIP);

забезпечення приведення нормативно-правових актів України з питань аеронавігаційного обслуговування та організації повітряного руху у відповідність із вимогами Стандартів та Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і міжнародно-правових актів, і регулюють діяльність Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль);

удосконалення організації повітряного руху з урахуванням систем зв'язку, навігації, спостереження/організації повітряного руху (CNS/ATM);

створення умов для забезпечення безпечного, якісного та ефективного аеронавігаційного обслуговування цивільних та державних повітряних суден;

6) оновлення парку повітряних суден шляхом:

сприяння національним авіакомпаніям в оновленні парку повітряних суден із заміною більшості з них 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;

удосконалення нормативно-правової бази та процедур сертифікації авіаційної техніки;

7) впровадження міжнародних стандартів у 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 згідно з рекомендаціями ІКАО та Євроконтролю;

забезпечення стажування студентів авіаційних закладів в авіакомпаніях, у провайдерів з аеронавігаційного обслуговування та на інших підприємствах цивільної авіації;

удосконалення 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, Євроконтролю.

5.5. Морський транспорт

Морські порти є ключовими пунктами транспортної системи під час здійснення зовнішньоторговельної діяльності. Від ефективності їх діяльності залежить якість і обсяг експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності національних товарів на світовому ринку.

Подальший розвиток морського транспорту як стратегічно важливого для держави сегмента в інфраструктурі транспорту спрямовуватиметься за такими напрямами:

1) технічна та технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів та вимог до портів шляхом:

розроблення генеральної схеми розвитку портів та морегосподарського комплексу України;

створення механізованих ліній із застосуванням сучасної вантажної техніки;

розвитку залізничних та автомобільних під'їзних шляхів до морських портів з метою підвищення їх пропускної спроможності;

розширення мережі терміналів та узгодження пропускної спроможності для перевезення вантажу автомобільним, залізничним і водним транспортом у схемах комбінованих (інтермодальних) перевезень;

запровадження ефективного механізму відведення земель транспорту для розвитку морських портів у найближчі 25-30 років;

відновлення суднового глибоководного ходу Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти Дунаю;

будівництва нових та поглиблення існуючих водних шляхів в акваторії морських портів для безперешкодного проходження суден великого дедвейту;

визначення умов і гарантій залучення приватного капіталу для розвитку 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 Закону України про морську політику України та внесення змін до Кодексу торгівельного мореплавства та інших законодавчих актів;

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;

впорядкування і спрощення процедур оформлення транзитних вантажів;

удосконалення тарифної системи у сфері надання спеціалізованих послуг портів, зокрема оптимізація і встановлення на конкурентоспроможному рівні тарифів на переробку вантажів у портах України та портових зборів, розробка та затвердження нової редакції Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробкою вантажів у портах;

спрощення та гармонізації митних процедур з міжнародними стандартами, раціоналізації дій контрольних органів, спрямованих на прискорений розвиток прямого контейнерного сервісу;

здійснення логістичних функцій за межами морських портів з метою оптимізації використання існуючої інфраструктури;

впровадження системи електронного обміну даними;

створення єдиного інформаційного простору з метою подальшої інтеграції із світовою інформаційною мережею;

3) реформування системи управління морським транспортом, ефективне використання державного майна, залучення приватного капіталу для розвитку портових комплексів шляхом:

розмежування функцій державного управління та функції державного регулювання у морських портах;

запровадження прозорого механізму утримання морських адміністрацій портів, економічно обґрунтованої системи, що стимулює розвиток конкурентного середовища на ринку портових послуг та інвестування у портову інфраструктуру;

формування 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; формування реєстрів цих об'єктів та отримання державних актів на них;

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 України про морські порти та внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України;

розвитку міжнародної співпраці у сфері морського транспорту з регіональними міжнародними організаціями;

4) підвищення безпеки мореплавства та забезпечення екологічної безпеки шляхом:

реорганізації державної системи забезпечення безпеки судноплавства, визначення джерел фінансування міжнародних зобов'язань держави щодо безпеки судноплавства;

розвитку нормативної бази безпеки судноплавства, прискореної імплементації в національне законодавство обов'язкових вимог міжнародних конвенцій з безпеки судноплавства, рекомендацій міжнародних морських організацій, процедур, рекомендованих директивами ЄС;

приведення державного нагляду за безпекою судноплавства у відповідність із чинним законодавством і рекомендаціями міжнародних морських організацій, внесення відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавства України та Кодексу України про адміністративні правопорушення;

забезпечення ефективного функціонування національної системи пошуку і рятування у морській зоні відповідальності України та визначення джерел її утримання;

завершення будівництва станцій інфраструктури української частини морської системи зв'язку в разі лиха та для забезпечення безпеки з метою нормативного покриття зони відповідальності України;

5) інноваційний розвиток і формування національного кадрового потенціалу шляхом:

впровадження державних замовлень на наукові дослідження щодо оптимізації роботи портів;

державного інвестування в розроблення науково-технічних стандартів щодо розвитку портової інфраструктури відповідно до сучасних світових вимог;

вивчення передових технологій, їх апробація і впровадження у портах;

підвищення наукового і кадрового потенціалу;

удосконалення критеріїв професійного рівня фахівців для забезпечення надання якісних послуг.

5.6. Внутрішній водний транспорт

Пріоритетами Транспортної стратегії є відродження внутрішнього водного транспорту як екологічно чистого, розвиток Дніпра як Пан'європейської осі „Північ-Південь" та включення його у загальноєвропейську систему внутрішніх водних шляхів, що передбачається здійснювати за такими напрямами:

1) визначення основних принципів державного управління в умовах функціонування переважно приватних експлуатаційних підприємств шляхом:

прийняття Закону України про внутрішній водний транспорт;

визначення перспектив створення (часткового відновлення) експлуатаційних державних (спільних) підприємств;

створення організаційної структури в системі центральних органів виконавчої влади, яка безпосередньо здійснювала б державне управління внутрішнім водним транспортом;

2) активне включення внутрішніх водних шляхів у систему функціонування міжнародних транспортних коридорів шляхом:

прийняття закону України про порядок фінансування внутрішніх водних шляхів України;

розроблення 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 здійснювати інвестування технічної та технологічної модернізації;

приведення у належний технічний стан та модернізації шлюзів Дніпровського басейну;

створення національного реєстру річкових гідротехнічних споруд України;

розроблення державної програми ефективного використання державних портових гідротехнічних споруд;

створення та впровадження сучасних видів навігаційного обладнання і технологічного зв'язку;

реформування і розвитку державної системи забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

організації державного нагляду за судноплавством на внутрішніх водних шляхах відповідно до чинного законодавства України;

прискореного впровадження сучасних стандартів безпеки судноплавства внутрішніми водними шляхами, наближення до вимог, які застосовуються у державах ЄС;

створення механізованих ліній в портах з використанням передових технологій на базі сучасної вантажної техніки;

активізації співпраці з міжнародними організаціями з питань внутрішнього водного транспорту;

3) створення умов для пріоритетного розвитку внутрішнього водного транспорту, враховуючи переваги енергоефективності та екологічності порівняно з іншими видами транспорту, шляхом:

проведення збалансованої тарифної політики у сфері надання спеціалізованих послуг портів та шлюзування, спрямованої на забезпечення збалансування інтересів суспільства, транспортних підприємств та споживачів їх послуг;

створення однакових умов діяльності для всіх суб'єктів господарювання;

модернізації та будівництва флоту;

4) реалізація транзитного потенціалу внутрішніх водних шляхів завдяки:

прийняттю закону України про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення;

створенню нормативно-правової бази, адаптованої до законодавства ЄС;

активній участі в реалізації міжнародних проектів міжбасейнових з'єднань: Даугава – Дніпро, Дніпро – Прип'ять – Німан, Дніпро – Вісла – Одер;

проведення гнучкої тарифно-цінової політики, зокрема здійснення заходів тарифного стимулювання розвитку транзиту (запровадження наскрізних тарифів, тарифних знижок тощо);

розвитку міжнародного водного туризму.

6. Фінансове забезпечення

Фінансування реалізації Транспортної стратегії на період до 2020 року здійснюватиметься 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; прямих інвестицій внутрішніх і зовнішніх стратегічних інвесторів; інвестицій на засадах концесій; інших джерел, не заборонених законодавством. У майбутньому передбачається використати такі механізми фінансування, як концесії, державно-приватне партнерство.

Конкретні джерела та обсяги фінансування визначатимуться у відповідних програмах розвитку транспорту та дорожнього господарства на 5 років з уточненням щороку.

7. Впровадження Транспортної стратегії та моніторинг результатів

Реалізація Транспортної стратегії розрахована на довгострокову перспективу. З огляду на особливу важливість транспортного сектору для суспільства та економіки це буде складним процесом, що потребує моніторингу та контролю з метою забезпечення досягнення очікуваних результатів. Для впровадження Транспортної стратегії Мінтрансзв'язку має розробити та забезпечити виконання програм розвитку видів транспорту та дорожнього господарства на середньострокову перспективу, які визначатимуть:

взаємну координацію пріоритетів Транспортної стратегії на найближчі 5 років;

розроблення стратегій секторів транспорту, котрі будуть пов'язані із загальною послідовною транспортною політикою;

порядок реалізації Транспортної стратегії у взаємозв'язку з основними секторами економіки;

проекти з модернізації, реконструкції та нового будівництва інфраструктури, пов'язані з наявними суспільними та приватними коштами згідно з багаторічними планами інвестування;

удосконалення нормативно-правової бази;

інші неінвестиційні заходи;

терміни реалізації заходів відповідних програм розвитку видів транспорту та дорожнього господарства.

Для забезпечення ефективності процесу впровадження Транспортної стратегії необхідно визначити перелік урядових органів у системі Мінтрансзв'язку та заінтересованих органів та організацій (Мінекономіки, Мінфін, Мін'юст, МВД, Держмитслужба, Світовий банк та ряд європейських та вітчизняних банків; підрядні проектні та будівельні організації тощо), з якими здійснюватиметься координація дій та моніторинг результатів та які визначать економічні елементи для реалізації Транспортної стратегії, а саме:

аналіз рентабельності для інвестування в транспортну інфраструктуру. Достовірна оцінка грошових та негрошових витрат та прибутків на порівняльній основі щодо 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, що дасть змогу Мінтрансзв'язку визначити пріоритетні складові Транспортної стратегії, розробити плани, що ґрунтуються на прозорих припущеннях, та прийняти раціональні та узгоджені рішення;

загальні прогнози перевезень на основі загальноекономічних і секторальних прогнозів розвитку економіки України та очікуваних обсягів експортно-імпортних потоків із сусідніх країн. Порівняльний аналіз прогнозованих обсягів перевезень за видами вантажу та пропускної спроможності інфраструктури дасть змогу ідентифікувати існуючі та можливі в довгостроковій перспективі вузькі місця;

вдосконалення системи статистичної звітності на транспорті;

моніторинг та оцінювання Транспортної стратегії.

Необхідні інституційні та організаційні зміни, які випливають із Транспортної стратегії, вимагають відповідного кадрового забезпечення, особливо Мінтрансзв'язку, у тому числі через обмін досвідом та найкращою практикою з іншими країнами.

8. Очікувані результати реалізації Транспортної стратегії

Транспортний сектор України в результаті реалізації Транспортної стратегії має стати системоутворюючим чинником розвитку національної економіки. Галузь стане конкурентоспроможним учасником суспільного розвитку за рівнем питомих транспортних витрат, безпеки, екологічності, якості та доступності транспортних послуг. Передбачається досягнути 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.

У результаті реалізації Транспортної стратегії передбачається:

підвищення якості та доступності транспортного обслуговування для населення відповідно до державних соціальних стандартів і нормативів та для економіки держави;

підвищення швидкості руху в межах міжнародних транспортних коридорів на 25 – 30 %, що сприятиме скороченню часу доставки вантажів та пасажирів;

ліквідація вузьких місць та збільшення пропускної спроможності транспортної мережі, в тому числі у морських портах - на 61 % (із 199 до 320 млн. тонн);

зменшення рівня зносу рухомого складу за рахунок його оновлення, підвищення рівня комфортності пасажирських перевезень;

підвищення на рівня безпеки польотів з 0,72 до 0,36 подій/100 тис. годин нальоту, безпеки дорожнього руху із 11,9 до 9 загиблих/100 тис. населення; скорочення ризиків та загроз безпеки за видами транспорту;

скорочення загального обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу на 30 % (з 2,4 до 1,7 млн. тонн);

зменшення енергоємності транспорту на 10 - 20 % (автомобільного транспорту з 43,6 до 34,8 грамів у.п./прив. ткм; залізничного – з 9,57 грамів у.п./прив.ткм до 8,61 грамів у.п./прив.ткм) (додаток 9).

Транспортна галузь зможе задовольнити потреби економіки і суспільства в якісних транспортних послугах, які відповідатимуть світовим аналогам і створять передумови для подальшого успішного розвитку країни.