

Документ 430-2018-р, чинний, поточна редакція — **Прийняття від 30.05.2018**



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 30 травня 2018 р. № 430-р
Київ

Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року

1. Схвалити [Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року](#), що додається.
2. Визнати таким, що втратило чинність, [розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174](#) “Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року” (Офіційний вісник України, 2010 р., № 92, ст. 3280).
3. Міністерству інфраструктури разом з іншими заінтересованими центральними та місцевими органами виконавчої влади:

розробити та подати у тримісячний строк Кабінетові Міністрів України проект плану заходів на 2018-2020 роки з реалізації Національної транспортної стратегії, схваленої цим розпорядженням;

починаючи з 2021 року розробляти та подавати Кабінетові Міністрів України проект трирічних планів заходів з реалізації Національної транспортної стратегії, схваленої цим розпорядженням.

Прем'єр-міністр України В.ГРОЙСМАН
Інд. 21

СХВАЛЕНО

розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 30 травня 2018 р. № 430-р

НАЦІОНАЛЬНА
транспортна стратегія України на період до 2030 року

Загальна частина

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Так, у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить більш як 230 млн. тонн на рік. Територією України простягається 2714,5 кілометра внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 652 кілометри. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 20 951,8 кілометра, з яких 9 926,4 кілометра (47,4 відсотка) електрифіковані. Україна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії. Наявна диференційована мережа прямих та транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит через Україну переважно забезпечується вузловим аеропортом "Бориспіль". Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

У 2016 році на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало близько 6,6 відсотка валового внутрішнього продукту і 6,1 відсотка загальної кількості зайнятого населення. Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, оборона.

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Пасажирські перевезення, зокрема приміські залізничні, стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів. Так, в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип “користувач платить за послуги”) та не запроваджено механізм реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.

Однак світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність стрімкого об’єднання транспортних технологій та регіональних проектів мобільності. Транспорт стає все більш енергозберігаючим та “зеленим”, безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2030 року замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі. Зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною тенденцією на всіх видах транспорту. Залізничні перевезення із швидкістю 350 кілометрів на годину стають реальністю, а технології “Маглев” вже зараз забезпечують швидкість 500 кілометрів на годину і більше.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу покращити його

конкурентоспроможність, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва та торгівлі.

Ця Стратегія розроблена для комплексного розв'язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації [Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони](#), ратифікованої [Законом України](#) від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII (далі - Угода про асоціацію), а також зміни геополітичного середовища в регіоні.

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Під час розроблення Стратегії використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє прогнозоване зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів. Стратегія відповідає положенням [Угоди про асоціацію](#), [Угоди про певні аспекти повітряного сполучення](#) від 1 грудня 2005 р. та парафорованого проекту Угоди між ЄС та його державами-членами про спільний авіаційний простір, [Стратегії сталого розвитку “Україна - 2020”](#), схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5, [Рамкової конвенції ООН про зміну клімату](#), ратифікованої [Законом України](#) від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР, [Паризької угоди](#), ратифікованої [Законом України](#) від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII, резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 “Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року”, а також [середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року](#), затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275.

Стратегія є основним документом розвитку транспорту. Інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства повинні відповідати положенням даного документа.

Мета Стратегії та основні напрями її реалізації

Стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року.

Метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

Реалізація Стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження [Угоди про асоціацію](#) та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Імплементация положень Стратегії дасть змогу посилити інституціональну спроможність організацій, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи.

Також слід зазначити, що з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу Стратегія враховує такі світові тенденції, що притаманні транспорту:

1. використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу;
2. застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;
3. використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, “зелених” видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища та збереження цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;
4. масова контейнеризація перевезень, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;

5. прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;
6. глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;
7. зростання ролі дешевих авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
8. забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;
9. насичення автомобілізацією в розвинутих країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та мускульного транспорту.

Для впровадження Стратегії будуть виконані завдання за такими основними напрямками:

1. конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
2. інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
3. безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
4. безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система

На сьогодні необхідним є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади.

Також транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за

цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтегрованості та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень. Що, в свою чергу, має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Існують диспропорції між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту. Через низький платоспроможний попит, недостатню лібералізацію та конкуренцію авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 245 разів менше, ніж автомобільний; залізничний - приблизно у 800 разів більше, ніж річковий та морський.

Для максимального використання транспортного потенціалу України, зокрема як транзитної держави, необхідно створити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування та вжити заходів для забезпечення ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу країни і отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень.

Загальні **проблеми**, що потребують розв'язання:

1. відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;
2. відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України;
3. незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;

4. відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі;
5. відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;
6. відсутність системи критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг;
7. низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
8. тенденція до зниження ефективності використання пропускнуої спроможності, а саме:
 - 1) - недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;
 - 2) - недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;
 - 3) - низька швидкість доставки вантажів “від дверей до дверей” та у визначений строк;
 - 4) - наявність “вузьких міст” транспортної інфраструктури;
 - 5) - низька економічна привабливість використання судновласниками флоту під українським прапором;
 - 6) - недосконала система запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування, зокрема габаритно-вагового контролю транспортних засобів та належного рівня відповідальності за перевищення дозволених параметрів, допустимих значень осьових навантажень транспортних засобів.

Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:

1. удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних;
2. виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в транспортній галузі та продуктивності праці державних службовців (система підготовки персоналу) у зазначеній галузі;
3. використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі, підвищення якості та надійності надання

транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України та на основі комплексного системного підходу до координації роботи всіх видів транспорту та національної транспортної моделі;

4. забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон;
5. підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень, зокрема шляхом:
 - 1) - розмежування регуляторних та управлінських функцій;
 - 2) - впровадження незалежних наглядових рад на підприємствах державного сектору економіки, систем управління ресурсами підприємств, публічного моніторингу та системи звітності про діяльність та отримані результати;
 - 3) - впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів щодо запобігання та протидії корупції;
 - 4) - впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу;
 - 5) - забезпечення розвитку сервісів доступу до публічної інформації;
 - 6) - посилення діалогу між споживачами послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування;
 - 7) - впровадження сервісів електронного надання адміністративних послуг в транспортній галузі;
 - 8) - визначення системи показників реструктуризації державних компаній з метою комерціалізації, демонополізації і відкритої конкуренції, підвищення прозорості, боротьби з корупцією, зменшення транспортних витрат та збільшення ефективності транспорту шляхом:
 - 9) - оптимізації та покращення управління державними ресурсами;
 - 10) - завершення структурної реформи ПАТ "Укрзалізниця", зокрема запровадження вертикально-інтегрованої системи управління з належним стратегічним плануванням ресурсів в короткостроковій перспективі, а також забезпечення відокремлення оператора інфраструктури від вантажних та пасажирських перевізників;
 - 11) - позбавлення невластивих функцій державного управління державного підприємства "Адміністрація морських портів України";
 - 12) - удосконалення управління державними активами в авіаційній інфраструктурі;

6. підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T);
7. забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, що передбачає:
 - 1) - удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
 - 2) - забезпечення розвитку мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів для забезпечення взаємодії різних видів транспорту;
 - 3) - створення мережі маршрутів регулярних контейнерних/ мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих з маршрутами поїздів держав - членів ЄС;
 - 4) - створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, "сухих портів", терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо;
 - 5) - збільшення частки контейнерних перевезень та стимулювання розвитку контейнерних перевезень;
 - 6) - часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт;
 - 7) - гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів;
 - 8) - зменшення часу обробки вантажів та формальностей шляхом спрощення адміністративних процедур під час міжнародних перевезень;
 - 9) - забезпечення єдиної технологічної сумісності на основних напрямках перевезень та стиках між видами транспорту;
 - 10) забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів, а саме:
 - 11) - забезпечення коротко-, середньо- та довгострокового планування розвитку автомобільних шляхів;
 - 12) - визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання;
 - 13) - введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості

автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;

- 14) - покращення якості та довговічності автомобільних доріг на основі проектно-кошторисної документації та висновків техніко-економічного обґрунтування;
- 15) - збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям;
- 16) - розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до [Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення \(ЄУТР\) \(Закон України від 7 вересня 2005 р. № 2819-IV\)](#), та регламентів;
- 17) - впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів;
- 18) - збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів та забезпечення здійснення дієвого контролю за перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;
- 19) створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг, зокрема розширення переліку послуг, що надаються підприємствами транспортної галузі;
- 20) забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг, а саме:
- 21) - прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС;
- 22) - гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури;
- 23) - розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг;

8. забезпечення розвитку залізничного транспорту, а саме:

- 1) - лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками;
- 2) - нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України “Про залізничний транспорт” та відповідних підзаконних актів;

- 3) - реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті;
- 4) - запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки);
- 5) - структурна реформа ПАТ “Укрзалізниця” - фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника;

9. забезпечення розвитку автомобільного транспорту, а саме:

- 1) - поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень;
- 2) - запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС;

10. забезпечення розвитку водного транспорту, а саме:

- 1) - спрощення формальностей щодо оформлення вантажів та суден у торговельних портах;
- 2) - інституціональне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов’язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;
- 3) - впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден;
- 4) - поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;
- 5) - підвищення ефективності діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах;

11. забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, а саме:

- 1) - лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених

- авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу;
- 2) - підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень;
 - 3) - обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активна участь в її роботі;
 - 4) - організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;
 - 5) - технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху;
 - 6) - підвищення ефективності використання повітряного простору України через запровадження в повітряному просторі вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS;
 - 7) - розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти;
 - 8) - підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту "Бориспіль" як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників;
 - 9) - дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів у частині справляння аеропортових зборів відповідно до законодавства ЄС;
 - 10) - реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС;
 - 11) - створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС;
 - 12) - підвищення ефективності діяльності Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами відповідно до законодавства ЄС для

прийняття неупередженого рішення щодо інцидентів або актів незаконного втручання;

13) - запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, враховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до інфраструктури, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності;

12. впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення:

1) - розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг;

2) - проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень;

3) - проведення реформи тарифного регулювання у сфері перевезення пасажирів автомобільним та міським електротранспортом відповідно до європейського досвіду;

4) - розроблення та затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських торговельних портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури;

5) - перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з метою стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту;

6) - підвищення конкуренції на ринку авіаційних перевезень, зокрема шляхом залучення нових, у тому числі бюджетних авіакомпаній, та стимулювання наявних авіаперевізників, впровадження правил доступу до ринку наземного обслуговування відповідно до законодавства ЄС.

Очікувані **результати**:

1. оцінка реального стану, формування прогнозу попиту на надання транспортних послуг, можливість прогнозування розвитку транспортної галузі на основі системного аналізу інформації.

Створення умов для представлення інформації про транспортну галузь на офіційному веб-сайті Євростату;

2. гармонізація законодавства України із законодавством ЄС, а саме:
 - 1) - лібералізація ринку надання транспортних послуг відповідно до положень [Угоди про асоціацію](#) та Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС;
 - 2) - розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями;
 - 3) - створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень;
 - 4) - впровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури;
 - 5) - створення умов для конкуренції, включаючи перевізників недержавної форми власності на залізничному транспорті (до 25 відсотків ринку перевезень у 2025 році, до 40 відсотків у 2030 році з урахуванням потреб ринку);
 - 6) - підвищення конкурентоспроможності українських автоперевізників на європейському ринку надання послуг з автомобільних перевезень;
 - 7) - впровадження системи планування ресурсів підприємств (ERP) та використання найкращих світових практик управління у транспортній галузі;
3. входження транспортної галузі у топ-5 галузей національної економіки за привабливістю на ринку праці;
4. зростання продуктивності праці в транспортній галузі та частки доданої вартості в національній економіці;
5. досягнення рівня продуктивності праці в транспортній галузі (приведені тонно-кілометри, пасажиро-кілометри на одного працюючого на рік) вищого, ніж середні показники в ЄС, створення нових робочих місць;
6. зростання частки транспортної галузі у формуванні валового внутрішнього продукту країни, зменшення транспортної складової у ціні товарів та послуг;
7. поліпшення фінансових результатів діяльності підприємств транспортної галузі;
8. запровадження єдиної системи оподаткування для всіх суб'єктів господарювання, що займаються одним видом діяльності;

9. розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, а саме:
 - 1) - забезпечення інтероперабельної (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, у тому числі залізничною мережею колії завширшки 1435 міліметрів;
 - 2) - створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах в середні країни, що забезпечить в 2025 році місце України в топ-50, а у 2030-му в топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності (LPI Світового банку);
 - 3) - гарантування доставки “від дверей до дверей” та виконання “шести правил логістики” в ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати - тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами);
10. участь України у масштабних міжнародних транспортних проектах;
11. збільшення обсягу перевезених вантажів в 2030 році не менше 1900 млн. тонн, зокрема з урахуванням авіаційних вантажних перевезень до аеропортів України;
12. досягнення кількості перевезених пасажирів не менш як 6000 млн. осіб;
13. приєднання України до морського “Блакитного поясу” навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами (“блакитний пояс”) та створення відповідних портових потужностей (“блакитні смуги”);
14. включення морських портів України до топ-100 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів;
15. поліпшення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів;
16. створення на основі державно-приватного партнерства міжнародних кооперацій, компаній - операторів перевезень, заінтересованих у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку;
17. створення умов для успішного функціонування приватних перевізників на залізничному транспорті;

18. збільшення перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС - Китай ("Новий Шовковий шлях"), країни ЄС - Іран, Індія, країни ЄС - Туреччина та інші (не менше 1 млн. TEU в 2025 році та 2 млн. TEU в 2030 році);
19. досягнення частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях від загального обсягу перевезень не нижче 10 відсотків у 2025 році, не нижче 20 відсотків у 2030-му;
20. впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики, що сприятиме залученню транзитних вантажів та здешевленню експорту-імпорту товарів;
21. створення органу державного регулювання природних монополій у транспортній галузі відповідно до Закону України "Про природні монополії";
22. спрощення процедур отримання регіональними аеропортами міжнародного статусу відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО;
23. спрощення формальностей під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу "єдиного вікна" стосовно технологій та процедур контролю, розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі;
24. забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень;
25. забезпечення створення конкурентних умов для виконавців дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, технічного обслуговування, впровадження системи незалежного контролю якості їх виконання;
26. підвищення рівня відповідальності учасників дорожніх перевезень за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та створення умов, які забезпечать дотримання учасниками дорожніх перевезень габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, зокрема впровадження процедури здійснення контролю ваги транспортних засобів під час руху та запровадження електронної системи контролю навантаження на вісь в русі.

Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти

На сьогодні спостерігається гостра конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг, де

конкурентні переваги дають швидкість, безпеку та ефективність, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій та високих технологій. Рівень інноваційних транспортних технологій відображає і підвищує рівень конкурентоспроможності країни.

Сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів ЄС, технічних умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України. Разом з тим нормативи швидкості доставки вантажів на українських залізницях становлять максимум 400 кілометрів на добу, тобто менше 17 кілометрів на годину, а для більшості вантажів це 8-14 кілометрів на годину.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів.

Більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проекти - це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки удосконаленню законодавчої бази.

Загальні **проблеми**, що потребують розв'язання:

1. брак фінансування транспортної галузі та недосконала фіскальна політика, що призводить до відпливу коштів з підприємств транспортної галузі;
2. відсутність критеріїв та практичного досвіду визначення пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, недостатній рівень фінансування розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України;
3. низький рівень управління ресурсами та недостатність заходів щодо стабільного розвитку підприємств транспортної галузі;

4. високий рівень зношеності основних фондів (ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту та складського господарства у 2014 році - 97,9 відсотка), недостатня кількість рухомого складу, а також неефективний механізм стимулювання його оновлення;
5. недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та ділянках внутрішніх водних шляхів паспортним характеристикам;
6. недосконалість механізму законодавчого врегулювання питання відведення земельних ділянок для будівництва та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури та технологічних обмежень для забудови навколишньої території, в тому числі використання підприємствами та організаціями транспорту земельних ділянок без оформлення права користування ними відповідно до вимог законодавства;
7. недосконале валютне регулювання в частині необхідності продажу більшої частини валютної виручки; податкової політики в частині застосування податку на додану вартість до імпортованих транспортних засобів, спеціалізованої наземної техніки, а також їх агрегатів та запчастин;
8. недосконалі процедури публічних закупівель;
9. неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій у транспортну галузь, у тому числі приватних та в рамках державно-приватного партнерства, що призводить до скорочення приватних інвестицій, та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури;
10. відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту;
11. відсутність прозорої системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання та використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури;
12. технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь;
13. невідповідність системи освіти у сфері транспорту та професійної підготовки фахівців сучасним інноваційним викликам, зокрема:
 - 1) - нездатність існуючої системи освіти та підготовки фахівців забезпечити інноваційний розвиток транспортної галузі;
 - 2) - невизначеність національних стандартів професійних компетенцій фахівців транспортної галузі, недосконала система їх підготовки та перепідготовки, а також невизнання державами -

членами ЄС виданих вітчизняними навчальними закладами документів про освіту (індивідуальних ліцензій та сертифікатів).

Перелік **завдань**, які необхідно виконати для розв'язання проблем:

1. запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі;
2. запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток:
 - 1) - залізничного транспорту, зокрема стимулювання оновлення тягового та іншого рухомого складу;
 - 2) - внутрішнього водного транспорту, зокрема стимулювання оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в оновлення та будівництво річкових суден;
 - 3) - авіаційного транспорту, зокрема реалізації стратегічних проектів в авіації, модернізації та розвитку інфраструктури аеропортів та провайдера аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродромно-диспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень;
3. удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури;
4. розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень;
5. впровадження вимог Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі багатосторонньої квоти Європейської Комісії Міністрів транспорту, прийнятої міністрами транспорту країн - членів Міжнародного транспортного форуму 28 травня 2015 р. у м. Лейпцигу;
6. удосконалення законодавства з метою розвитку морських торговельних портів, перехід до європейської моделі управління "порт-лендлорд";
7. визначення стабільних джерел фінансування для обслуговування та експлуатації судноплавних шлюзів;

8. удосконалення фінансової моделі підтримки розвитку авіаційної інфраструктури та реалізації регіональними аеропортами стратегічних проектів, в тому числі через державно-приватне партнерство та комплексні міжнародні програми з пільговими умовами фінансування;
9. удосконалення процедури валютного регулювання для підприємств цивільної авіації з метою зменшення собівартості їх послуг та підвищення конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень;
10. правове врегулювання питання використання безпілотних літальних апаратів у повітряному просторі України та особливо - в районі аеропортів та аеродромів цивільної авіації;
11. впорядкування правових, експлуатаційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними експлуатантами, в тому числі в рамках проектів державно-приватного партнерства;
12. перехід до планового та стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі;
13. удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування;
14. удосконалення законодавства та економічного механізму сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств, зокрема стимулювання розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення митних пільг;
15. створення сучасної інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження України для організації повітряного руху з урахуванням завдань України як члена Євроконтролю;
16. впровадження системи електронного документообігу під час здійснення авіаційних вантажних перевезень, в тому числі поширення кращого досвіду впровадження такої системи під час здійснення морських вантажних перевезень;
17. запровадження технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажних перевезень та пошти відповідно до всесвітньої програми "IATA- FIATA Air Cargo Program";
18. забезпечення ефективного використання коштів та запобігання корупції під час реалізації проектів розвитку транспортної галузі, а саме:

- 1) - вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їх обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів;
- 2) - впровадження довгострокового фінансового планування реалізації інфраструктурних проектів в транспортній галузі відповідно до стратегічних пріоритетів, строку реалізації та життєвого циклу об'єктів транспорту з пріоритизацією проектів, що пов'язані з мережею TEN-T;
- 3) - створення уніфікованої (єдиної) системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної допомоги для ефективного розподілу інвестицій за пріоритетами розвитку транспортної галузі;
- 4) - впровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації про діяльність державних підприємств, забезпечення прозорості їх фінансових потоків;
- 5) - надання права громадськості на здійснення контролю за якістю виконання робіт та цільовим використанням коштів;
- 6) - розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти;
- 7) - розроблення механізму залучення та локалізації кращих світових технологій в транспортну галузь та галузь транспортного будівництва;

19. забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку:

- 1) - автомобільних доріг;
- 2) - автомобільного транспорту;
- 3) - мультимодальних перевезень;
- 4) - високошвидкісного залізничного руху;
- 5) - внутрішнього водного транспорту;
- 6) - аеропортів авіації загального призначення;
- 7) - цифрових транспортних коридорів та електронної логістики;
- 8) - оновлення рухомого складу залізничного, автомобільного, авіаційного, морського та річкового транспорту;
- 9) - оновлення міського транспорту з переважним переходом на електротранспорт;

- 10) - електротранспорту;
- 11) - безпеки залізничного та дорожнього руху, польотів та судноплавства;

20. створення умов для впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників, а саме:

- 1) - впровадження новітніх технологій та інформаційного супроводу перевезень, зокрема шляхом створення єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту (залізничного, водного, автомобільного, авіаційного), вантажовласників, експедиторів та державних органів контролю на транспорті та в пунктах пропуску;
- 2) - впровадження інноваційних рішень та кращих світових практик, зокрема спільного митного та прикордонного контролю, під час проведення митних та інших контрольних процедур у разі здійснення перевезень, а також інтеграція систем обміну інформацією між прикордонною та митними службами та перевізниками для прискорення проходження процедур контролю;
- 3) - спрощення формальностей та удосконалення технологій обробки вантажів в логістичних терміналах, аеропортах та портах України;
- 4) - стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем;
- 5) - поширення використання “хмарних” технологій зберігання даних, віртуалізації, центрів обробки даних тощо;
- 6) - підвищення пропускної спроможності дорожньої мережі шляхом впровадження інтелектуальних транспортних систем;
- 7) - впровадження систем автоматизованого контролю збереження вантажів під час транспортування всіма видами транспорту;
- 8) - створення умов для розвитку транспортно-логістичної діяльності та конкурентоспроможних 3PL - 5PL - провайдерів;

21. підтримка та практичне впровадження результатів досліджень у транспортній галузі, у тому числі шляхом розвитку вітчизняних наукових шкіл та міжнародного науково-технічного співробітництва, зокрема:

- 1) - впровадження інноваційних освітніх програм професійної підготовки та перепідготовки персоналу для транспортної галузі, у тому числі шляхом дуальної освіти, виконання спільних програм

закладів освіти, органів державного управління, бізнес-структур та громадських організацій та співпраці з міжнародними структурами;

- 2) - виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади шляхом підвищення професійного потенціалу та продуктивності праці (система підготовки та розвитку персоналу);
- 3) - забезпечення діалогу та проведення регулярних консультацій між науково-дослідницькими організаціями, фінансовими установами, підприємствами та органами виконавчої влади;
- 4) - забезпечення розвитку науково-дослідного та інноваційного партнерства з ЄС, США, Китаєм та іншими країнами (програми OECD, Horizon, Erasmus тощо), в тому числі заходи щодо поліпшення суверенного рейтингу OECD для України з метою зменшення вартості міжнародного експортно-кредитного фінансування транспортної галузі та її підприємств;
- 5) - затвердження професійних стандартів спеціалістів транспортної галузі;
- 6) - забезпечення розвитку авіаційних закладів освіти та навчальних центрів з підготовки льотного складу;
- 7) - впровадження системи підтвердження професійної компетентності водіїв та персоналу автомобільного транспорту відповідно до європейських практик;
- 8) - спрощення і підвищення ефективності системи дипломування українських спеціалістів, забезпечення дотримання міжнародних стандартів підготовки та оцінки кваліфікації, зокрема шляхом укладення угод про визнання дипломів моряків України з іншими країнами.

Очікувані результати:

1. модернізація транспортної інфраструктури за результатами застосування національної транспортної моделі та програм розвитку галузі;
2. впровадження повного проектного інфраструктурного циклу управління розвитком та утриманням транспортної інфраструктури;
3. зростання обсягу інвестицій у транспорту галузь у розмірах, що забезпечують оновлення до 2030 року не менш як 90 відсотків основних фондів транспорту;
4. економія державних коштів шляхом запровадження прозорої системи обґрунтування, прийняття та проведення процедури державних закупівель та державних замовлень на виконання робіт, зокрема із залученням міжнародних організацій;

5. зростання обсягу приватних інвестицій в оновлення рухомого складу - приблизно 10,1 млрд. гривень на рік;
6. зростання обсягу приватних інвестицій у термінальну інфраструктуру аеропортів;
7. прийняття відповідних нормативно-правових актів та створення умов для експлуатації та обслуговування концесійних об'єктів транспортної інфраструктури;
8. перехід фінансування дорожнього господарства від "залишкового принципу" до середньо- та довгострокового планування;
9. оновлення завдяки локалізації кращих світових технологій на вітчизняних машинобудівних підприємствах транспортної галузі рухомого складу залізниць, транспорту для перевезення пасажирів, морського та річкового флоту;
10. досягнення рівня локалізації виробництва інноваційного рухомого складу на вітчизняних підприємствах у 2030 році не менш як 80 відсотків;
11. залучення та створення нових робочих місць у транспортному будівництві, машинобудуванні та суміжних галузях економіки, не менш як 20 тис. нових та 80 тис. суміжних робочих місць на кожні 10 млрд. доларів США інвестицій;
12. зменшення ступеня зносу основних засобів підприємств транспорту та складського господарства (видів економічної діяльності "Наземний та трубопровідний транспорт", "Водний транспорт", "Авіаційний транспорт", "Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту") з 51,7 (показник 2015 року) до 45 відсотків у 2030 році;
13. створення уніфікованої системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної фінансової допомоги для ефективного розподілу інвестицій за основними напрямками транспортної галузі з урахуванням національної транспортної моделі;
14. забезпечення цільового використання коштів шляхом вироблення механізму управління проектним циклом розвитку транспортної інфраструктури;
15. запровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації державних підприємств, що належать до сфери управління Мінінфраструктури;
16. забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі, а саме:
 - 1) - використання високотехнологічного рухомого складу на залізницях, автомобільних дорогах та водних шляхах (забезпечення розвитку нових видів транспорту - електромобілі, швидкісні поїзди тощо);

- 2) - створення модернізованої високотехнологічної транспортної інфраструктури, включаючи розбудову мережі логістичних систем інноваційного типу для обслуговування пасажирів та обробки вантажів, формування інтелектуальних транспортних систем;
- 3) - створення надійно функціонуючої клієнтоорієнтованої національної мультимодальної транспортної мережі, яка забезпечує зручність інтерфейсу взаємодії користувача з транспортною системою та інформаційну прозорість;
- 4) - організація ефективного інформаційного супроводу бізнес-процесу “торгівля - транспорт”, зокрема впровадження єдиної системи управління інформаційними потоками під час транспортування вантажів та “дружнього” інтерфейсу взаємодії між замовником перевезень та їх безпосереднім виконавцем;
- 5) - реалізація стратегії (виконання програми) розвитку цифрових транспортних коридорів та електронної логістики шляхом впровадження безпаперової торгівлі, взаємного визнання електронних товаросупровідних документів та надання трансграничних транспортних послуг;
- 6) - впровадження інноваційних рішень та кращих світових практик проведення митних та інших контрольних процедур під час здійснення перевезень;
- 7) - впровадження інтелектуальних транспортних систем та систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS, ITS, SST та LRIT, RIS; СМАРТ-тахографи);
- 8) - використання європейської навігаційної супутникової системи (Galileo) та технології навігації GNSS;
- 9) - створення нових робочих місць на підприємствах транспортної галузі;
- 10) - використання у транспортно-дорожньому комплексі інноваційних технологій, пожвавлення ділової активності та будівництва, зростання життєвого рівня населення, бюджетних надходжень тощо, що будуть отримані завдяки реалізації інфраструктурних транспортних проектів;
- 11) - забезпечення створення умов для впровадження на залізницях високошвидкісного пасажирського руху (до 400 кілометрів на годину), експрес-доставки цінних вантажів (до 350 кілометрів на годину), прискореної доставки контейнерів (не менш як 200 кілометрів на годину);
- 12) - модернізація інфраструктури річкового транспорту та інфраструктури глибоководних морських портів;

- 13) - проведення ремонту судноплавних шлюзів на р. Дніпро та реалізація проектів з їх модернізації;
- 14) - відродження флоту морського та річкового транспорту;
- 15) - забезпечення фактичних глибин у морських портах та на підхідних каналах відповідно до встановлених паспортних характеристик, розбудова глибоководних морських портів, автоматизація перевантажувальних процесів на морських терміналах;
- 16) - забезпечення гарантованих глибин на р. Дніпро 3,65 метра;
- 17) - забезпечення розвитку аеропортів, приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО шляхом її модернізації із збереженням у державній власності цілісних майнових комплексів аеропортів;
- 18) - реконструкція мережі магістральних автомобільних доріг, що відповідає стандартам мережі TEN-T та з'єднує обласні центри між собою та м. Києвом для збільшення регіональної мобільності;
- 19) - збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 (у 2015 році) до 70 відсотків (у 2030 році);
- 20) - будівництво кільцевих доріг навколо м. Києва та інших великих міст;
- 21) - забезпечення формування професійного потенціалу та створення ефективної системи професійної підготовки та науково-технічного супроводу інноваційного розвитку транспортної галузі, зокрема шляхом впровадження превентивної моделі підготовки фахівців (новітня освітня програма підготовки персоналу);
- 22) - забезпечення збереження та розвиток професійного кадрового потенціалу;
- 23) - виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління та бізнес-структур з розвитку діяльності транспортної галузі;
- 24) - визнання національних дипломів світовими транспортними компаніями.

Рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище в Україні не відповідають сучасним вимогам. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків.

За період з 2011 по 2016 рік у дорожньо-транспортних пригодах в Україні загинуло 26,7 тис. осіб, з них 43,7 відсотка - пішоходи і велосипедисти. За оцінкою Світового банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4-5 млрд. доларів США. Так, в 2016 році на українських дорогах загинуло майже 3,4 тис. осіб, 33,6 тис. були травмовані.

90-95 відсотків викидів забруднюючих речовин у повітря міст, у місцях скупчення людей припадає на автомобільний транспорт. Транспортна політика ЄС поставила завдання скоротити наполовину використання автомобілів на традиційних видах пального у містах до 2030 року та повністю від них відмовитися до 2050 року.

Виконання зобов'язань у рамках конвенцій Міжнародної морської організації, [Конвенції про охорону біологічного різноманіття](#), ратифікованої [Законом України](#) від 29 листопада 1994 р. № 257/94-ВР, та [Конвенції Організації Об'єднаних Націй про боротьбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання, особливо в Африці](#), до якої Україна приєдналася згідно із [Законом України](#) від 4 липня 2002 р. № 61-IV, вимагає застосування технологій, які мінімізують вплив на живу природу та землі, сприяють збереженню морського біорізноманіття, врахування потреб охорони навколишнього природного середовища, збереження земель, водних об'єктів, біорізноманіття під час розвитку транспортної інфраструктури.

Загальні проблеми, що потребують **розв'язання:**

1. високий рівень смертності та травматизму в результаті дорожньо-транспортних пригод;
2. значна частина транспортних засобів, що експлуатуються українськими перевізниками, є застарілими, неефективними та справляють значний негативний вплив на навколишнє природне середовище;
3. недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання і державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті:

4. недосконалість системи управління безпекою на транспорті та відсутність єдиного координаційного органу управління безпекою дорожнього руху, що є причиною відсутності цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху;
5. недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху;
6. недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики та управління ризиками;
7. неефективний підхід до розв'язання проблеми високого рівня аварійності та тяжкості її наслідків і створення наукового підґрунтя діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;
8. відсутність конкретних вимірних цілей з підвищення рівня безпеки дорожнього руху, відповідного скоординованого плану дій у зазначеній сфері;
9. незадовільний технічний стан значної кількості транспортних засобів та відсутність системи здійснення контролю за безпечністю транспортних засобів під час їх експлуатації;
10. низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
11. недостатнє фінансування заходів, спрямованих на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
12. неефективна система сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (незадовільний стан домедичної допомоги в першу годину після дорожньо-транспортної пригоди);
13. низький рівень підготовки водіїв та відсутність ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
14. низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;
15. низький рівень контролю у сфері безпеки на транспорті, зокрема в частині охорони навколишнього природного середовища, уникнення відповідальності за порушення законодавства України про охорону навколишнього природного середовища та низька культура населення щодо природоохоронних заходів;
16. відсутність стимулювання застосування альтернативних джерел енергії на об'єктах транспортної інфраструктури;

17. велике антропогенне навантаження на навколишнє природне середовище, високий рівень забруднення атмосферного повітря і шуму від автомобілів у місцях життєдіяльності людей;
18. нерозв'язаність проблем утилізації зношених шин, відпрацьованих олив та транспортних засобів;
19. значний вплив автомобільного транспорту на глобальну зміну клімату;
20. низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;
21. незадовільний стан збереження найбільш цінних річкових екосистем, оселищ, видів рослин і тварин, що охороняються відповідно до законодавства України, у планах розвитку інфраструктури річкового транспорту і проведення днопоглиблювальних робіт;
22. неврегульованість питання на законодавчому рівні щодо контролю польотів безпілотних літальних апаратів та орнітологічної ситуації навколо аеропортів;
23. незадовільний стан або відсутність захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць;
24. відсутність велосипедних доріжок, пішохідних зон у містах.

Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:

1. удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;
2. приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;
3. впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;
4. захист від актів несанкціонованого втручання у діяльність транспорту, а саме:
 - 1) - підвищення рівня технічного оснащення, організаційного та кадрового забезпечення об'єктів забезпечення транспортної безпеки з метою запобігання та реагування на акти незаконного втручання;
 - 2) - впровадження новітніх технологій безпеки, зокрема сканерів, детекторів нових вибухових речовин, інтелектуальних чипів та систем кібернетичного захисту;
 - 3) - впровадження інформаційних технологій авіаційної безпеки, зокрема інформаційної системи авіаційної безпеки;

5. підвищення рівня безпеки на транспорті, а саме:

- 1) - впровадження класифікації дорожньо-транспортних пригод, визнаної на світовому рівні;
- 2) - удосконалення системи збору інформації про аварійні транспортні події, їх аналізу та розробки на основі отриманих результатів управлінських рішень;
- 3) - запровадження дієвого механізму управління безпекою на транспорті, державного нагляду і контролю на транспорті;
- 4) - забезпечення ефективного розподілу функцій між державними органами щодо розслідування транспортних подій, ліцензування, сертифікації та державного контролю за безпекою на транспорті;
- 5) - забезпечення впровадження вимог законодавства ЄС у сфері перевезення небезпечних вантажів, у тому числі з урахуванням принципів мультимодальності;

6. підвищення рівня безпеки дорожнього руху, а саме:

- 1) - виконання програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- 2) - утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;
- 3) - розроблення ефективних процедур для виділення коштів з Державного дорожнього фонду та інших джерел на заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху;
- 4) - інтеграція модулів з безпеки дорожнього руху до системи освіти;
- 5) - реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів та запровадження механізму проведення перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі;
- 6) - визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій щодо поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;
- 7) - забезпечення здійснення контролю за впровадженням системи безпеки дорожнього руху, включаючи просвітницькі компанії та штрафи за порушення правил дорожнього руху, посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху;
- 8) - широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- 9) - покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвиток інфраструктури для руху велосипедів;
- 10) - удосконалення системи підготовки водіїв та інших учасників дорожнього руху щодо надання домедичної допомоги потерпілим;
- 11) - запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв та менеджерів з перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- 12) - створення Реєстру автомобільних перевізників, який включає базу даних щодо порушень вимог законодавства;
- 13) - проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідність дотримання правил дорожнього руху - місячники безпеки руху, рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо;

7. підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень, а саме:

- 1) - впровадження заходів з безпеки польотів з метою створення ефективної системи управління безпекою польотів на державному рівні та рівні суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до додатка 19 до [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#) та Глобального плану забезпечення безпеки польотів на 2013-2027 роки;
- 2) - посилення співробітництва з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA);
- 3) - врегулювання на законодавчому рівні питання щодо здійснення контролю за орнітологічною ситуацією в аеропортах України з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО;
- 4) - оновлення політики у сфері авіаційної безпеки з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації на державному рівні та нагляду за станом її виконання суб'єктами авіаційної діяльності відповідно до додатка 17 до [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#);
- 5) - запровадження інформаційних технологій авіаційної безпеки;
- 6) - удосконалення правил та процедур об'єднаної цивільно-військової системи координації повітряного руху відповідно до національних інтересів України, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, документів Євроконтролю та законодавства ЄС;
- 7) - впровадження стандартів та рекомендованої практики ІКАО та Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі (SAFE) Всесвітньої митної організації, зокрема в частині запровадження інституту уповноваженого економічного

оператора, для безпеки всього логістичного ланцюга поставок авіаційних вантажів та пошти і спрощення процедур перетинання державного кордону для пасажирів;

8. підвищення рівня безпеки залізничних перевезень, а саме:

- 1) - запровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті відповідно до законодавства ЄС;
- 2) - запровадження процедур державної сертифікації безпеки для залізничних підприємств;
- 3) - утворення органу з розслідування транспортних пригод на залізничному транспорті;

9. підвищення рівня безпеки судноплавства, а саме:

- 1) - реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден;
- 2) - створення національного сегмента системи обміну інформацією про рух суден та діяльність суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства;
- 3) - інтеграція до європейської інформаційної системи;
- 4) - впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у разі забруднення із суден та створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден та аварійні події;
- 5) - розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів;
- 6) - забезпечення розвитку берегової інфраструктури Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ);
- 7) - придбання морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури базування;

10. підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті, а саме:

- 1) - забезпечення пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язковості додержання екологічних стандартів, нормативів та лімітів використання природних ресурсів під час провадження господарської, управлінської та іншої діяльності;

- 2) - здійснення запобіжних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища в транспортній галузі та вироблення механізму компенсації заподіяної шкоди;
- 3) - забезпечення проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної галузі, зокрема забезпечення під час планування, проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів з метою недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин;
- 4) - установа протишумових споруд/екранів (у місцях розташування населених пунктів поблизу автомагістралей) у населених пунктах з кількістю населення не менш як 250 тис. осіб;
- 5) - відновлення, охорона та використання захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць як складової екологічної мережі;
- 6) - впровадження механізму економічного стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту;
- 7) - впровадження системи дорожніх зборів з користувачів автомобільних доріг залежно від екологічного класу автомобіля;
- 8) - впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту - метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту;
- 9) - впровадження механізму економічного стимулювання перевізників для зменшення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зниження рівня шумів від транспортних засобів;
- 10) - удосконалення системи реагування на забруднення морських вод шляхом визначення джерел фінансування і відповідальних виконавців національної системи термінової та ефективної боротьби з подіями, які призводять до забруднення моря або берегової смуги нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами;
- 11) - стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки;

- 12) - стимулювання використання більш екологічно чистих матеріалів під час виготовлення будівельних сумішей для будівництва доріг та транспортної інфраструктури;
- 13) - здійснення комплексу регуляторних і фіскальних заходів, зокрема запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, впровадження економічних стимулів під час введення в експлуатацію транспортних засобів більш високого екологічного рівня;
- 14) - впровадження новітніх технологій тестування транспортних засобів за екологічними параметрами;
- 15) - впровадження національного плану реагування на випадки забруднення із суден у відкритому морі з урахуванням оновлення та придбання сучасних додаткових технічних засобів і обладнання, призначених для ліквідації та локалізації забруднень морського середовища;
- 16) - створення (побудова, реконструкція) достатньої кількості приймальних портових споруд для суднових відходів і забруднених вод, а також залишків вантажу з метою забезпечення дотримання відповідних міжнародних конвенцій, до яких приєдналась або планує приєднатись Україна;
- 17) - забезпечення міждержавного співробітництва під час розв'язання проблем у сфері охорони навколишнього природного середовища;
- 18) - забезпечення обладнання всіх суден та інших плавучих засобів ємкостями для збирання лляльних та інших забруднених вод, які підлягають передачі на спеціальні очисні споруди для очищення та знезараження;
- 19) - забезпечення дотримання заборони щодо заходження в територіальне море суден, які не провели заміну ізольованого баласту і не обладнані цистернами і закритими фановими системами для збирання стічних вод будь-якого походження чи установками для очищення та знезараження таких вод, що відповідають міжнародним стандартам;
- 20) - створення умов для запобігання аваріям на транспортних засобах, які можуть призвести до погіршення екологічного стану водних об'єктів (забруднення), що може шкідливо вплинути на здоров'я людей і стан водних екосистем;
- 21) - підвищення відповідальності власників транспортних засобів за виникнення аварійних ситуацій, своєчасне інформування та ліквідацію їх наслідків.

Очікувані **результати**:

1. зменшення рівня смертності внаслідок транспортних нещасних випадків/дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення - на 50 відсотків до 2030 року;
2. зменшення кількості отриманих тяжких травм внаслідок транспортних нещасних випадків/дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення - на 50 відсотків до 2030 року;
3. створення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;
4. запровадження механізму запобігання несанкціонованому втручання у роботу транспорту;
5. функціонування системи електронного моніторингу за трафіком, управління ризиками на транспорті, геоінформаційних систем;
6. скорочення макроекономічних втрат суспільства від аварій на транспорті на 50 відсотків до 2030 року;
7. посилення адміністративної відповідальності суб'єктів господарювання за порушення вимог безпеки у сфері залізничного транспорту;
8. забезпечення ефективної та прозорої діяльності органу з безпеки та органу з розслідування транспортних подій;
9. запровадження системи обов'язкових та добровільних сповіщень та створення електронної бази даних;
10. забезпечення належного рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів;
11. удосконалення системи сертифікації та ліцензування;
12. запровадження та забезпечення ефективного функціонування системи управління безпекою на транспорті з урахуванням європейських стандартів та впровадження системи управління ризиками на транспорті;
13. запровадження програми раннього навчання правилам безпеки поведінки на транспорті та вивчення правил дорожнього руху;
14. посилення водоохоронних, захисних, кліматорегулюючих, санітарно-гігієнічних, оздоровчих та інших корисних властивостей лісів і лісових насаджень;
15. вжиття заходів для забезпечення безпеки судноплавства, а саме:
 - 1) - інтеграція до європейської системи національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух судна та аварійні події;
 - 2) - інтеграція аеронавігаційної системи України до європейської аеронавігаційної системи;

- 3) - ефективне функціонування національної системи з пошуку і рятування на морі;
 - 4) - узгодження вимог функціонування української річкової інформаційної системи з вимогами стандартів ЄС;
 - 5) - безпечне функціонування, підтримка у належному технічному стані, проведення своєчасного ремонту гідротехнічних споруд на внутрішньому водному транспорті;
16. зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел до 60 відсотків рівня 1990 року, зокрема завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, велосипедів;
 17. зменшення сумарного обсягу викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведеного до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70 відсотків (від рівня 2015 року);
 18. збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 відсотків, у 2030 році;
 19. збільшення рівня застосування альтернативних видів палива та електроенергії до 50 відсотків до 2030 року;
 20. прийняття плану заходів із зниження впливу транспорту на навколишнє природне середовище, що пов'язано із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту, зменшенням негативного впливу транспорту на водні об'єкти;
 21. підвищення рівня екологічності авіаційного транспорту;
 22. зменшення питомих витрат палива на 10 тонно-кілометрів на 30 відсотків до 2030 року.

Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція

На сьогодні управління розвитком транспортного сполучення між регіонами України є малоефективним. Наявність значної кількості пасажирів, які користуються пільгами, негативно вплинула на стан громадського пасажирського транспорту.

Пасажирські перевезення характеризуються низькою якістю послуг через системну відсутність інвестицій, застарілий рухомий склад, невідповідність пасажиромісткості автобусів обсягам пасажиропотоків, фактичної відмови

від користування автостанціями, велика кількість перевізників перебуває “в тіні”. У багатьох містах зменшується використання електричного транспорту. Відсутнє регулярне автобусне сполучення 23 відсотків мешканців сільської місцевості.

Необхідним є розширення доступу до транспортних послуг і підвищення мобільності населення, що передбачає поліпшення сполучення між регіонами та в містах країни, зокрема для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Загальні **проблеми**, що потребують розв’язання:

1. низька якість надання транспортних послуг з перевезення пасажирів;
2. невідповідність законодавству ЄС системи замовлення соціальних зобов’язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів;
3. зменшення провізної спроможності транспорту загального користування;
4. зниження рівня життя мешканців сільської місцевості через відсутність регулярного забезпечення транспортними послугами;
5. низький рівень доступності транспортних послуг та засобів, а також транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
6. домінування у міських та регіональних перевезеннях видів транспорту з високим рівнем викидів вуглецю та сірки;
7. збитковість приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом та їх субсидування за рахунок вантажних;
8. велика кількість пільгових перевезень (майже 20 млн. громадян мають право на пільги) та невирішене питання щодо їх монетизації чи компенсації за такі перевезення;
9. низька ефективність регулювання ринку перевезення пасажирів на таксі;
10. обмежене бюджетне фінансування витрат, пов’язаних з наданням транспортних послуг з перевезення пасажирів, недосконалість процедури проведення конкурсів та укладення договорів про їх надання;
11. відсутність системного контролю з боку організаторів перевезень та контролюючих органів за виконанням перевізниками умов договору про надання послуг на автобусних маршрутах загального

- користування, що не гарантує надання пасажиром якісних і безпечних послуг;
12. недостатня мотивація перевізників щодо інвестування для здійснення заходів з підвищення рівня якості та комфортності перевезень на автобусних маршрутах загального користування;
 13. неефективна і неконтрольована система оплати проїзду пасажиром на автомобільному транспорті;
 14. наявність недобросовісної конкуренції (наявність на ринку регулярних перевезень великої кількості перевізників, що провадять свою діяльність без відповідних дозвільних документів), що стримує інвестування перевізників у заходи з підвищення якості послуг пасажирського автотранспорту;
 15. високий рівень неофіційного працевлаштування працівників автомобільного транспорту;
 16. монополія на ринку автостанційної діяльності;
 17. нерозвинена мережа маршрутів авіаційних перевезень між регіонами країни, а також незадовільний стан аеропортів;
 18. висока вартість авіаційних пасажирських перевезень;
 19. значне фінансове навантаження на підприємства транспортної галузі, що пов'язані із здійсненням соціально важливих пасажирських перевезень;
 20. відсутність дієвої підтримки та популяризації велосипедного руху.

Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:

1. забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту;
2. забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів;
3. запровадження механізму дієвого контролю за наданням звітності на транспорті всіма суб'єктами господарювання та підвищення їх відповідальності за надання недостовірних даних;
4. протидія нелегальним перевезенням, створення умов для виходу перевізників з "тіні" та забезпечення легалізації доходів автомобільних перевізників;
5. забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень та запровадження "єдиного транспортного квитка";
6. упорядкування організації та фінансування соціально важливих пасажирських перевезень всіма видами транспорту;

7. удосконалення структури та механізму управління вузькоколійними залізницями;
8. впровадження контрактної форми взаємовідносин перевізників з місцевими органами виконавчої влади щодо замовлення соціальних зобов'язань та суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів;
9. лібералізація та дерегуляція ринку пасажирських автомобільних перевезень;
10. врегулювання автостанційної діяльності;
11. стимулювання розвитку транспортних перевезень пасажирів між регіонами країни, зокрема шляхом відміни податку на додану вартість, державного збору з пасажирів тощо;
12. забезпечення розвитку мережі маршрутів авіаційних перевезень між регіонами країни, зокрема завдяки модернізації регіональних аеропортів та аеродромів із залученням міжнародних кредитних програм та грантів для здешевлення і підвищення доступності авіаційних послуг;
13. створення сприятливих умов для залучення авіаперевізників для здійснення міжнародних перевезень та перевезень між регіонами країни, зокрема авіакомпаній моделі “лоу-кост”;
14. запровадження стратегічного планування надання транспортних послуг в містах та прилеглих до міст територій як складової частини їх стратегічного планування розвитку, в тому числі з урахуванням забезпечення ефективного та зручного приміського сполучення між об'єктами транспорту (аеропорти, залізничні вокзали, морські та річкові порти, автовокзали тощо);
15. виділення у містах окремих смуг руху для перевезення пасажирів;
16. забезпечення інституціональної підтримки розвитку велосипедного руху, прийняття відповідних нормативно-правових актів щодо його участі у дорожньому русі;
17. розроблення стратегії розвитку велосипедного руху, посилення велосипедної безпеки, яка б ґрунтувалася на прогресивному іноземному досвіді, та забезпечення розвитку інфраструктури для велосипедного руху;
18. забезпечення розвитку соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей “Місто коротких шляхів” та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту;
19. сприяння розвитку та популяризації авіації загального призначення, в тому числі шляхом спрощення процедур реєстрації, сертифікації та митного оформлення повітряних суден і надлегких літальних апаратів,

а також приведення вимог законодавства України у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО щодо нерегулярних міжнародних польотів з некомерційною метою;

20. підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС шляхом:
 - 1) - впровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності;
 - 2) - запровадження механізму організації соціальних зобов'язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів;
 - 3) - впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для поліпшення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи оплати проїзду;
 - 4) - створення умов для заснування спільних компаній приміських пасажирських перевезень за участю місцевих органів виконавчої влади;
 - 5) - створення умов для забезпечення діяльності приватних перевізників для здійснення перевезень пасажирів між регіонами країни та в міжнародному сполученні;
21. створення умов для з'єднання обласних центрів мережею швидкісних (від 160 до 200 кілометрів на годину - до 2025 року) та високошвидкісних (від 250 до 400 кілометрів на годину - до 2030 року) залізниць, зокрема на основі державно-приватного партнерства;
22. забезпечення за участю місцевих держадміністрацій поетапної заміни автомобільного транспорту на електротранспорт, зокрема шляхом залучення кредитів на сприятливих умовах, удосконалення законодавства тощо;
23. проведення перевірок використання транспортних засобів понад установлений виробником строк;
24. запровадження системи моніторингу дотримання прав пасажирів та критеріїв оцінювання якості послуг пасажирських перевезень, а також систем стимулювання перевізників за їх досягнення та дотримання соціальних нормативів;
25. забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування;

26. поступове оновлення рухомого складу для пасажирських перевезень, заміна видів транспорту з вуглецевими викидами, просування “зелених” видів транспорту, забезпечення розвитку велосипедного руху в містах, заміна концепції використання міні-автобусів на більш гнучкі та екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
27. сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт.

Очікувані **результати**:

1. надання населенню високоякісних, безпечних та доступних транспортних послуг незалежно від місця проживання;
2. надання усім користувачам доступу до транспортних послуг і забезпечення високої мобільності населення на рівні середніх показників країн ЄС;
3. зменшення до 2030 року частки сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 кілометри від дороги з твердим покриттям, до 0,5 відсотка;
4. охоплення до 2030 року регулярним автобусним сполученням 90 відсотків сіл та селищ;
5. підвищення комфортності та швидкості проїзду пасажирським транспортом;
6. створення мультимодальних пасажирських транспортних мереж;
7. виконання програм щодо формування транспортних моделей міст, включаючи розбудову інтермодальної інфраструктури на залізничних, автобусних станціях, у портах для забезпечення ефективного поєднання перевезень індивідуальним транспортом і пасажирським транспортом та оптимізації його структури відповідно до потреб у перевезеннях, екологічності та осіб з інвалідністю, інших маломобільних груп населення;
8. запровадження систем електронної оплати проїзду у пасажирському транспорті;
9. вироблення механізму зниження вартості авіаперевезень між регіонами країни та стимулювання розвитку авіації загального призначення;
10. розроблення програм гармонійного розвитку регіональних та столичних аеропортів;
11. врегулювання механізму пільгових перевезень, упорядкування організації та фінансування соціальних зобов'язань, суспільно

- важливих пасажирських перевезень всіма видами транспорту та із зазначеною метою удосконалення законодавства про публічні закупівлі;
12. задоволення потреб у перевезенні пасажирів та забезпечення розвитку туристичних маршрутів у віддалених регіонах країни шляхом використання вузькоколіїних залізниць;
 13. збільшення частки транспорту для перевезення пасажирів в містах в загальній структурі транспорту до 25 відсотків до 2020 року;
 14. збільшення питомої ваги транспортних засобів загального користування, що враховують потреби осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, до 50 відсотків до 2020 року;
 15. збільшення частки залізничного рухомого складу, об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, облаштованих з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, до 60 відсотків до 2030 року;
 16. зменшення частки надання “тіньових послуг” на ринку пасажирських перевезень;
 17. функціонування приватних та утворених за участю органів місцевого самоврядування приміських залізничних компаній у системі пасажирського транспорту.

Організаційне забезпечення та моніторинг реалізації Стратегії

Моніторинг реалізації Стратегії проводиться в межах повноважень Кабінету Міністрів України, Мінінфраструктури, інших органів виконавчої влади за участю громадських організацій та об'єднань підприємців, міжнародних організацій.

З метою реалізації Стратегії розробляються трирічні плани заходів, що включатимуть визначення ключових завдань та заходів, відповідальний орган, строк виконання; основні етапи; оцінку ресурсів та витрат; механізм моніторингу, оцінки та перегляду.

Також Мінінфраструктури утворюється моніторинговий комітет, до складу якого включатимуться представники заінтересованих органів виконавчої влади, громадських організацій, представників бізнесу, засобів масової інформації тощо.

Моніторинговий комітет на постійній основі оцінюватиме впровадження Стратегії та ефективність роботи транспортної галузі. У разі виявлення

проблем або необхідності зміни пріоритетів комітет ініціює вивчення проблеми, перегляд або коригування Стратегії.

У рамках проведення моніторингу передбачається підготовка та оприлюднення щорічного звіту про стан виконання плану заходів з реалізації Стратегії.

Забезпечення ефективного виконання плану заходів з реалізації Стратегії здійснюватиметься з використанням відповідних інструментів моніторингу ключових показників ефективності та посилення інституціональної спроможності Мінінфраструктури, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

Фінансування Стратегії здійснюватиметься за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів міжнародної технічної допомоги, інших міжнародних донорів та інших джерел, не заборонених законодавством.