

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Тема 1. Проблемы развития транспортного сектора Украины.

1.1 Общие положения

1.2 Проблемы развития транспортного сектора Украины

Общие положения

Украина активно включается в мировые общественно-экономические процессы: присоединилась к Мировой организации торговли, стратегической целью признано получение ассоциированного членства в Европейском Союзе(далее - ЕС). Транспорт, как инфраструктурная область, должна развиваться опережающими темпами с целью содействия быстрому экономическому и социальному развитию страны и ее участия в международном разделении труда.

Назначение Транспортной стратегии состоит в определении ключевых проблем, целей, принципов и приоритетов развития транспортной системы Украины с точки зрения общенациональных нужд и интересов на период до 2020 года. Она предлагает политико-экономические, организационные и правовые меры.

Транспортная стратегия охватывает железнодорожный, автомобильный, морской, речной, авиационный транспорт и общественный пассажирский транспорт общего пользования, эффективность работы которых в значительной мере зависит от государственной политики и регуляторных методов.

Реализация Транспортной стратегии будет содействовать существенному повышению эффективности транспортной системы в целом, постоянному развитию экономики и благосостояния украинцев.

Техническое и технологическое развитие транспорта будет направлено на формирование транспортной инфраструктуры интегрированной с Паневропейскими транспортными сетями, создаст условия для дальнейшего развития области и ее подсекторов.

Транспортная стратегия разработана рабочей группой, образованной Минтрансвязи, при технической помощи ЕС: проекта „Поддержка интеграции Украины к Трансевропейской транспортной сети ТЕМ-Т” и Твининг-Проекта „Поддержка разработки и внедрения транспортной политики в Украине”.

Проблемы развития транспортного сектора Украины

Транспортный сектор играет важную роль в социально-экономическом развитии страны, ведь развитая транспортная система является предпосылкой экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Доля транспортного сектора в валовом внутреннем продукте Украины (по данным Государственного комитета статистики Украины) по состоянию на 2008 год составляла 9,3 %. Численность работников области составляет почти 7 % от общей численности занятого населения.

Украина владеет развитой инфраструктурой железнодорожного и водного транспорта. По длине сети железных дорог Украина занимает второе место в Европе (21,7 тыс. километров железных дорог), в Черноморском, Азовском и Дунайском

бассейнах расположено 18 морских торговых портов; длина внутренних водных путей на самых больших европейских реках Дунай и Днепр - 2,2 тыс. километров.

Выгодное географическое положение Украины обуславливает прохождение Паневропейских транспортных коридоров № 3, 5, 7, 9; коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 и транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия (ТРАСЕКА).

Значительный транзитный потенциал Украины дает возможность развивать экспорт услуг, который в 2008 году достиг 7,6 млрд. долл. США. В общей структуре экспорта услуг транспортные услуги составляют почти 70 %, в структуре импорта – около 20 %, благодаря чему транспорт Украины демонстрирует стойкое положительное сальдо внешней торговли услугами.

В 2008 году транспортная система обеспечила перевозку 1,9 млрд. тонн грузов и больше 8,3 млрд. пассажиров. Вследствие мирового финансового кризиса и сокращения спроса на основные экспортные товары состоялось падение объемов грузовых перевозок на 29,1 % за 9 месяцев 2009 года сравнительно с аналогичным периодом 2008 года, пассажирских перевозок – на 7%.

Согласно программному документу „Украина 2020: Стратегия национальной модернизации”, перспективное развитие экономики Украины оптимистически оценивается как инвестиционно-инновационный, который должен обеспечить повышение ее конкурентоспособности. Если в 2009 - 2012 годах предполагается торможения развития через мировой кризис, то период 2013 - 2020 лет должны стать важным этапом ускорения экономического и социального развития Украины и обеспечить темпы роста ВВП на 6 - 6,5 % на год.

Предполагается, что в период 2009 - 2012 лет среднегодовые темпы увеличения объемов грузовых перевозок будут составлять 3,7 %, пассажирских – 2,3 %. Этот период требует поддержки транспортного сектора с проводкой эффективной тарифной, налоговой политики и привлечением инвестиций. В посткризисный период (2013 - 2020 года) ожидаемые среднегодовые темпы прироста грузовых перевозок достигнут 6,3 %, пассажирских – 2,8 %.

Можно ожидать, что в 2020 году объемы перевозки грузов увеличатся сравнительно с 2008 годом на 43,1 % и будут составлять 2535 млн. тонн, переработка грузов в государственных морских торговых портах - на 43,2 %, что будет составлять 233,4 млн. тонн, объемы пассажирских перевозок - на 30,4 %, что будет составлять 10867,3 млн. пассажиров.

Переход на инвестиционно-инновационный этап развития экономики, вступление во ВТО, обретение ассоциированного членства в Европейском Союзе требует развития транспорта на качественно новой основе.

Сегодня транспортный сектор экономики Украины в целом удовлетворяет лишь базовые нужды экономики и население в перевозках. Уровень безопасности, показатели качества и эффективности перевозок пассажиров и грузов, энергоэффективности, техногенного нагроузки на окружающую среду не отвечают современным требованиям.

Наблюдается отставания в развитии транспортной сети, прежде всего в развитии автомобильных дорог общего пользования от темпов автомобилизации страны. На протяжении последних двадцати лет их протяженность практически не увеличивалась, в

то время как за этот самый период в Европе быстрыми темпами строились автомагистрали. В результате плотность автомобильных дорог в Украине в 5, 9 раза меньше, чем в Франции (соответственно 0,28 и 1,65 километра дорог на 1 кв. километр площади страны). Протяженность скоростных дорог в Украине составляет 0,28 тыс. километров, в Германии - 10,9 тыс. километров, в Франции – 7,1 тыс. километров, а уровень финансирования одного километра автодорог в Украине соответственно в 5,5 – 6 раз меньше, чем в указанных странах.

Это объясняется рядом объективных причин, в частности, такими как большое бремя на содержание транспортной сети на душу населения сравнительно с европейскими странами через относительно небольшую густоту населения (78 человек на 1 кв. километр), низкую покупательную способность граждан (1/5 покупательной способности Еврзоны), сравнительно небольшой парк автомобилей и значительную территорию страны.

Неудовлетворительным есть транспортно-эксплуатационное состояние автодорог: 51,1 % не отвечает требованиям за равенством, 39,2 % - за прочностью. Средняя скорость движения на автодорогах Украины в 2 - 3 раза низшая, чем в западноевропейских странах.

На европейских железных дорогах введено высокоскоростное движение пассажирских поездов со скоростью 200 - 250 и больше километров на час и высокую частоту движения. На железнодорожном транспорте Украины также внедряется движение пассажирских поездов со скоростью до 160 километров на час, однако при этом необходимо решить достаточно сложную проблему распределения сети на линии с преимущественно грузовым и преимущественно пассажирским движением и повысить частоту движения пассажирских поездов. Вместе с тем пропускную способность железных дорог на Крымском направлении исчерпано.

Морские порты Украины за качественными, техническими характеристиками, такими как глубина, средства перегрузки и хранение, техническое состояние причалов и оборудование, уровень автоматизации и компьютеризации, остались на уровне конца 80-х – начала 90-х годов прошлого столетия.

Аэропорты нуждаются в существенной модернизации, прежде всего в тех городах, которые готовятся принимать участников чемпионата Европы 2012 года из футбола.

Неудовлетворительное состояние отечественной инновационной и высокотехнологической составляющей транспортной области объясняется недостаточным уровнем инвестирования, низким уровнем тарифов на социально значимые пассажирские перевозки, которые подлежат государственному регулированию; ограниченным финансированием из государственного и местных бюджетов; отсутствием средств на простое воспроизведение основных фондов вследствие занижения их стоимости и недостаточного уровня амортизационных отчислений; отсутствием инвестиций на условиях концессий, государственно-частного партнерства; несовершенством механизмов лизинга. Недостаток инвестиций привел к стремительному старению подвижного состава и транспортной инфраструктуры, которая предопределяет несоответствие технического и технологического уровня отечественного транспорта европейским требованиям.

Остается низким уровень сервисного обслуживания клиентов, недостаточно используется имеющийся транзитный потенциал и выгодное географическое положение страны. Наблюдается отставания в развитии транспортной инфраструктуры, транспортно-логистических технологий, мультимодальных перевозок, рівня контейнеризации, которая предопределяет высокую долю транспортных расходов в себестоимости продукции.

Массовая автомобилизация населения становится альтернативой общественному транспорту, который создает новый стиль жизни и обеспечивает мобильность населения. Количество легковых автомобилей в частной собственности за 2003 – 2008 года в Украине увеличилась на 22 %, или на 1100 тыс. единиц. Это приводит к заторам в городах, повышение экологического нагрузки и значительных энергетических расходов, ведь транспорт является наибольшим потребителем светлых нефтепродуктов.

Одновременно ухудшаются социальные стандарты качества пассажирских перевозок за такими показателями, как наполненность транспортного средства, обеспечение городским электротранспортом и автобусами большой вместительности, регулярность движения. Свыше 15 лет эксплуатируются 92 % трамваев, 78 % вагонов метро, 63 % троллейбусов, свыше 25 лет - 58,9 % пассажирских железнодорожных вагонов. Предприятия общественного пассажирского транспорта характеризуются убыточностью вследствие низкого уровня тарифов, недостаточной компенсации из бюджета расходов на перевозку льготных категорий пассажиров; неэффективности системы сбора выручки от городских и пригородных перевозок на пассажирском транспорте общего пользования.

В 2008 году предприятиями транспортный сектор освоен почти 21,6 млрд. гривен инвестиций, который составляет 9,3 % общего объема инвестиций в экономику Украины. Однако область ощущает острый недостаток средств для своего развития. Большая часть инвестиций в транспортный сектор осуществляется за счет собственных средств предприятий транспорта и кредитов банков. Через незавершенность структурных реформ частный капитал еще не стал весомым фактором развития. На транспортную область из государственного бюджета Украины выделяется возле 4-5 % общего объема бюджетных средств. Вместе с тем развитие транспортной инфраструктуры в странах ЕС есть одной из самых больших статей бюджетных расходов.

На транспорте сложилась неоднородная конкурентная среда: от полностью приватизированного еще в начале 90-х годов XX столетие автомобильного и речного транспорта к стопроцентной государственной собственности на железнодорожном транспорте и в морских портах. Страны Европы и большинство стран СНГ уже провели реформирование железнодорожного транспорта, отделив хозяйственные функции от регуляторных, естественно монопольную инфраструктуру от потенциально конкурентного рынка операторских компаний. Нуждается в реформировании система управления и в морских и речных портах относительно распределения регуляторных и хозяйственных функций.

Транспорт создает значительная техногенная нагрузка на окружающую среду, является источником выбросов трети вредных веществ в Украине. Более всего это

касається автомобільного транспорту в містах, де його частка в викидах шкідливих речовин досягає 90 %.

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

За даними Міжнародної організації громадянської авіації (ІКАО), відносні показники рівня безпеки польотів в Україні значно гірші від середніх загальносвітових показників. За період 1998 - 2007 років в області громадянської авіації сталося 16 катастроф, 31 аварія, 76 серйозних інцидентів. Самоліти вітчизняних авіакомпаній за результатами контролю безпеки польотів в європейських аеропортах за програмою SAFA неодноразово потрапляли в «чорний список». Виходячи з незадовільної системи управління безпекою морського судноплавства державний Флаг України включено в «чорний список» Паризького меморандума.

Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексного оновлення і модернізації транспорту, яка буде передбачати комплекс заходів по нормативно-правовому забезпеченню і створенню сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних і позабюджетних джерел інвестування.

Транспортна стратегія також пропонує ряд структурних реформ на транспорті.

Список рекомендованої та використаної літератури:

1. Транспортна стратегія України до 2020 року.
2. Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року.
3. Програма розвитку легкового автомобілебудування в Україні до 2020 року.
4. Автомобілі. Навчальний посібник. М.Ю. Основенко, В.П. Сахно. 1992р.
5. Автомобілі. Основи конструкції, теорія. Навчальний посібник. В.І. Сирота, В.П. Сахно . 2007 р.
3. Основи конструкції автомобілів. Навчальний посібник. В.І.Сирота.
4. Автомобиль. Анализ конструкции, элементы расчета. Учебник. В.В. Осепчугов, А.К.Фрумкин.
5. Автомобиль. Основы конструкции. Учебник. Н.Н.Вишняков и другие.
6. Автомобілі. Тягово-швидкісні властивості та паливна економічність: Навч. посібник. . Сахно В.П., Безбородова Г.Б., Маяк М.М., Шарай С.М – К.: В-во «КВІЦ», 2004. – 174 с.
7. Основи конструкції автомобіля. Навчальний посібник в електронному вигляді. Г.О. Ковальчук, В.П. Сахно. 2011р. - 805с.

8. Автомобільні двигуни. Підручник. Ф.І. Абрамчук та ін. Вид. Арістей. 2006 р. 475 с.
9. Дизайнология автомобиля. В. А. Ашкин. "Niksha" , 1995.- 96 с.

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Тема 2. Принципы транспортной политики.

- 2.1. Социальные принципы
- 2.2. Экономические принципы
- 2.3. Финансовые принципы
- 2.4. Экологические принципы

- сприяння соціально-економічному розвитку регіонів; -забезпечення свободи мобільності людей (у тому числі з обмеженими фізичними... -створення умов для надання транспортних послуг, які є безпечними і доступними для всіх верств населення;

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.

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Тема 3. Цели и приоритеты Транспортной стратегии.

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.

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Тема 4. Основные направления реализации Транспортной стратегии.

4.1. Модернизация транспортной системы

4.2. Обеспечение конкурентоспособности и качества транспортных услуг для экономики

4.3. Повышение качества услуг пассажирского транспорта общего пользования

4.4. Европейская интеграция и развитие экспортного потенциала транспортных услуг

4.5. Повышение эффективности государственного управления

4.6. Повышение уровня безопасности транспортных процессов и энергоэффективности

4.7. Приоритеты Транспортной стратегии по видам транспорта

4.7.1. Железнодорожный транспорт

4.7.2. Автомобильный транспорт

4.7.3. Дорожное хозяйство

4.7.4. Авиационный транспорт

4.7.5. Морской транспорт

4.7.6. Внутренний водный транспорт

4.8. Финансовое обеспечение

4.9. Внедрение Транспортной стратегии и мониторинг результатов

4.10. Ожидаемые результаты реализации Транспортной стратегии

Модернізація транспортної системи

Нині Україна потребує невідкладної комплексної розбудови транспортної мережі, насамперед міжнародних транспортних коридорів, мережі швидкісних... Складність проблеми полягає в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури... Основні завдання щодо розвитку транспортної інфраструктури:

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;

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.

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.

Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки

Для цього слід діяти за такими напрямками: 1) розвиток ринку послуг вантажного транспорту шляхом: -розроблення технічних і організаційних заходів, спрямованих на забезпечення гарантованого збереження вантажів, що...

Створення стабільної економічно ефективною 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 напрямками:

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.

Підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування

Пріоритетами у розвитку сфери громадського пасажирського транспорту є: 1) довгострокове планування розвитку міст, міської та приміської транспортної... - розроблення довгострокових генеральних схем розвитку міст, перспективної забудови та транспортного сполучення;

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.

Європейська інтеграція та розвиток експортного потенціалу транспортних послуг

Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів 3, 5, 7 та 9, уздовж яких згідно з рішенням Групи високого рівня... Центральна вісь сполучатиме центр ЄС з Україною та Чорним морем, а також із... Північна вісь сполучатиме країни Скандинавії та Балтії з Росією і відповідно забезпечуватиме сполучення з Центральною...

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, визначених 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 напрямками: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо); інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані (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 багатofункціональної 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 .

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

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;

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.

Підвищення рівня безпеки транспортних процесів та енергоефективності

Підвищення рівня безпеки транспортних процесів належить до пріоритетів Транспортної стратегії. Транспорт є найбільшим споживачем світлих нафтопродуктів, тому забезпечення... Основними завданнями у сфері безпеки руху є:

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 напрямками їх діяльності, створення системи управління, гармонізованої з європейськими аналогами;

утворення Головної державної інспекції з безпеки на транспорті[1];

утворення Агенції (Бюро) з технічного розслідування подій на транспорті²

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;

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 безпеки автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів;

удосконалення порядку аналізу причин аварійності на транспорті та їх статистичного обліку;

удосконалення системи підготовки операторів рухомого складу та контролю за безпекою перевезень;

підвищення вимог до безпеки конструкції за рахунок проведення сертифікації транспортних засобів та 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 ІМО 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.

Пріоритети Транспортної стратегії за видами транспорту

Залізничний транспорт

У зв'язку з цим пріоритетами транспортної стратегії в галузі залізничного транспорту є проведення реформування на залізничному транспорті, яке має... Залізничний транспорт залишається орієнтованим на перевезення передусім... Величезні екологічні, економічні, соціальні переваги залізничного транспорту та його транзитний потенціал можуть бути...

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 напрямками 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 складу 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 інтегрованості 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 Мінтрансз'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.

Автомобільний транспорт

Пріоритети розвитку автомобільного транспорту такі: 1) забезпечення рівних умов конкуренції на ринку автотранспортних послуг... встановлення рівних умов оподаткування всіх суб'єктів господарювання автомобільного транспорту;

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 збільшення 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.

Дорожнє господарство

Розвиток дорожньої інфраструктури здійснюватиметься за такими напрямками: 1) розвиток мережі автомобільних доріг шляхом: забезпечення пріоритетного розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення та приведення їх...

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 напрямками:

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 заборонному 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);

б) 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.

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 (ЕСIP);

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;

б) 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.

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 напрямками:

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 торговельного 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.

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 напрямками:

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.

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.

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 визначають 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 впливають із Транспортної стратегії, вимагають відповідного кадрового забезпечення, особливо Мінтрансзв'язку, у тому числі через обмін досвідом та найкращою практикою з іншими країнами.

Очікувані результати реалізації Транспортної стратегії

Інтеграція у Транс'європейську транспортну мережу стане передумовою європейської інтеграції України, забезпечить підвищення ефективності... У результаті реалізації Транспортної стратегії передбачається: підвищення якості та доступності транспортного обслуговування для населення відповідно до державних соціальних...

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).

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

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Тема 5. Концепция развития автомобильной промышленности и регулирования рынка автомобилей в период до 2015 года.

5.1. Общая часть

5.2. Цель и основные задачи Концепции

5.3. Основные направления реализации Концепции

Загальна частина

Автомобільна промисловість є однією з провідних галузей, що впливає на розв'язання економічних, соціальних, екологічних і науково-технічних проблем. На підприємствах автомобілебудівної промисловості працює більш як 90 тис. висококваліфікованих спеціалістів, на підприємствах, які виконують замовлення автомобілебудівників, — близько 200 тис. чоловік, тому розвиток підприємств автомобільної промисловості і регулювання внутрішнього автомобільного ринку є пріоритетним напрямом економічної політики держави.

Державна політика повинна бути спрямована на зміцнення позицій вітчизняних виробників на внутрішньому та зовнішньому ринку автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що можливо досягти шляхом підвищення конкурентоспроможності та рівня обслуговування, вдосконалення мережі продажу автомобільної техніки.

Підвищення конкурентоспроможності забезпечуватиметься шляхом впровадження новітніх високопродуктивних технологій та обладнання для виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин.

Розвиток повномасштабного виробництва автомобілів повинен здійснюватися поетапно починаючи з великовузлового складення.

Залучення провідних світових автомобілебудівників до створення нових та модернізації діючих потужностей дасть змогу організувати з мінімальними інвестиційними витратами виробництво конкуренто-спроможних автомобілів, автобусів, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин для внутрішнього та зовнішнього ринку.

Мета і основні завдання Концепції

Метою Концепції є забезпечення розвитку вітчизняної автомобільної промисловості, просування вітчизняної продукції на міжнародний ринок, а також підвищення ефективності виробництва конкурентоспроможної автомобільної техніки шляхом модернізації діючих і утворення нових підприємств.

Основні завдання Концепції:

- забезпечення вітчизняного автомобільного ринку технікою, що відповідає міжнародним вимогам з екології та безпеки;

створення умов для ефективного використання нових, а також розвитку і модернізації діючих потужностей з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;

- збільшення обсягу і розширення номенклатури автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що виробляються на вітчизняних підприємствах з використанням новітніх технологій;
- забезпечення розвитку конкуренції у сфері виробництва, продажу та обслуговування автомобільної техніки;
- зменшення собівартості автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, підвищення продуктивності праці;
- інтеграція вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування;
- утворення із залученням інвесторів, зокрема іноземних, нових підприємств з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- збільшення обсягів виробництва легкових автомобілів, оновлення парку автобусів загального користування за рахунок випуску більш комфортабельних автобусів, а також автобусів, пристосованих для перевезення інвалідів.

Особливу увагу необхідно приділити розвитку виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, які забезпечують високий технічний рівень і якість автомобільної техніки.

Комплектувальні вироби, вузли, агрегати і запасні частини повинні розробляти і виготовляти спеціалізовані підприємства, які постачають продукцію широкої номенклатури як на внутрішній, так і на зовнішній ринок. Це дасть змогу швидко компенсувати витрати, залучати кошти для науково-дослідних розроблень і розширення виробництва, оперативно впроваджувати нові технології та підтримувати конкурентоспроможність продукції.

Слід створити умови для широкого залучення підприємств інших галузей до виробництва конструкційних і експлуатаційних матеріалів.

На підприємствах автомобільної промисловості необхідно забезпечити формування кадрового потенціалу.

Вступ України до СОТ дасть змогу створити умови для просування вітчизняної автомобільної продукції на світовий ринок, що сприятиме:

- забезпеченню інвестиційної привабливості автомобілебудівної галузі;
- збільшенню обсягу експорту автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- приведенню вітчизняних технічних стандартів на автомобільну техніку у відповідність з міжнародними нормами;
- посиленню конкуренції вітчизняних та іноземних виробників автотранспортних засобів на внутрішньому ринку.

Основні напрями реалізації Концепції

Для реалізації Концепції необхідно здійснити заходи, спрямовані на:

- забезпечення рівних умов для діяльності підприємств автомобільної промисловості;
- посилення контролю у сфері економічної конкуренції на автомобільному ринку;
- проведення ефективної митно-тарифної політики з метою захисту інтересів вітчизняного виробника та створення умов для удосконалення технологій, які застосовуються у виробництві автомобільної техніки;

- сприяння реалізації інвестиційних проектів, у яких беруть участь українські та іноземні суб'єкти господарювання;
- удосконалення системи стандартизації та сертифікації в автомобільній промисловості;
- розвиток лізингу в галузі виробництва і реалізації автомобільної техніки, зокрема загального користування;
- розроблення нормативно-правових актів з питань утилізації автомобільної техніки та організації її переробки;
- сприяння розробленню та виконанню програм підготовки висококваліфікованих кадрів для автомобілебудівної галузі.

Очікувані результати: Реалізація Концепції дасть змогу:

- створити за участю іноземних автомобілебудівників сучасне виробництво автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- забезпечити виробництво високотехнологічної продукції;
- підвищити конкурентоспроможність вітчизняних підприємств автомобільної та суміжних галузей промисловості, забезпечити їх просування на світовий ринок;
- розширити ринок експорту продукції підприємств автомобільної промисловості;
- поліпшити економічну та соціальну інфраструктуру підприємств автомобільної промисловості;
- довести у 2015 році річні обсяги виробництва легкових автомобілів до 500 тис., вантажних автомобілів — до 45 тис., автобусів — до 20 тис. одиниць;
- підвищити рівень зайнятості населення, знизити рівень безробіття, додатково створивши 15—20 тис. робочих місць;
- збільшити обсяг надходження до бюджетів податків, зборів (обов'язкових платежів);
- задовольнити попит населення на сучасну автомобільну техніку.

Виробництво нових конкурентоспроможних моделей автомобілів та автобусів, впровадження ресурсозберігаючих, екологічно чистих інноваційних технологій дасть змогу зменшити матеріалоємність готової продукції на 12—18 відсотків, обсягу енергоспоживання виробництва — на 20 відсотків; виключити застосування у виробництві токсичних матеріалів; перейти на безвідходні технології; підвищити надійність і довговічність продукції; удосконалити сервісну мережу.

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Тема 6. Программа развития легкового автомобилестроения в Украине до 2020 года.

- 6.1. Стоимость импорта легковых автомобилей в Украину.
- 6.2. Производство легковых автомобилей в Украине
- 6.3. Налоги и сборы в Украине относительно автомобильной промышленности
- 6.4. Количественные и качественные показатели наличия автомобилей на 1000 жителей среднего возраста парка легковых автомобилей
- 6.5. Источники покрытия спроса на легковые автомобили в Украине
- 6.6. Обязательство инвесторов
- 6.7. Импорт автомобилей в зоны свободной торговли Украина-ЕС
- 6.8. Повышение экостандартов для автомобилей

Загальні положення.

Серед цих злободенних питань своєчасне повернення ПДВ (тільки заводу «Заз» держава заборгувала 200 млн. грн.), скасування ввізних мит на імпордне... Поки воно таке, що жодному іноземному інвестору працювати в Україні не...

У червні 2012 р. відбулася презентація «Державної програми розвитку легкового автомобілебудування України до 2020 р.», організована «Укрпромзовніш-експертизою» у рамках круглого стола, організованою компанією «Invest Ukraine».

Відповідно до обнародуваних параметрів Програми, до 2020 р. Україна буде робити 734,4 тисячі автомобілів (а не 1,2 млн. як було в колишній редакції), 70% з яких будуть продаватися на внутрішньому ринку.

Інші 30% - експортуватимуться в Росію, Білорусію й Казахстан.

При цьому кількість робочих місць у галузі збільшиться з 9,9 тис. (в поточному році) до 176,9 тис. в 2020-м, а рівень локалізації виробництва збільшиться з 26% до 55%. Підвищення ввізних мит на автомобілі (у Програмі оптимальним вважається рівень в 25%) - це лише одне з величезного переліку питань, які треба вирішити.

Серед цих злободенних питань своєчасне повернення ПДВ (тільки заводу «Заз» держава заборгувала 200 млн. грн.), скасування ввізних мит на імпордне устаткування для автомобілебудування, ціни на електроенергію, створення власних виробництв по виготовленню автомобільного скла й сталевих аркуша й корінні зміни в законодавстві.

Поки воно таке, що жодному іноземному інвестору працювати в Україні не вигідно.

Українська легкова автомобільна промисловість займає незначне місце в національній економіці та істотно поступається іншим країнам

*Виробництво легкових автомобілів на 1000 чол. населення у 2010 році Країна
Кількісні показники Примітка ...*

Виробництво легкових автомобілів на 1000 чол. населення у 2010 році

Країна	Кількісні показники	Примітка
Словакія	102,5	
Чехія	101,6	
Німеччина		
Франція	29,7	
Польща	20,6	
Румунія	15,1	
Китай	10,4	
Росія	8,5	
Турція	8,3	
Узбекистан	4,6	
Індія	2,4	
Україна	1,6	

По даним ОІСА і Світового банку, Україна займає одне з останніх місць в світі по виробництву автомобілів на душу населення. По цьому показнику ми відстаємо від Франції, США, Німеччини, Китаю, а також Індії з її великою кількістю населення, від аграрної Турції, Румунії, Узбекистану. На 1000 жителів України випускається всього 1,6 автомобіля. Лідером в данній області є невелика Словакія, яка виробляє на 1000 чоловік населення майже в сто раз більше — 102,5 автомобілів. В Чехії — 101,6 автомобілів на 1000 жителів.

У 2020-му році (згідно Програми) в Україні будуть виробляти на душу населення чуть більше автомобілів, ніж в Польщі, Франції, якщо до нас прийдуть інвестори та побудують автомобільні заводи.

Все це приведе до того, що до 2020 р. на нашому ринку буде 70% українських автомобілів.

На сьогоднішній день чотири провідних автовиробника: «Зап», «Богдан», «Еврокар» і «Краз» сумарно мають потужність біля 400 тис. легкових автомобілів в рік.

Виробництво автомобілів в Україні: Рік						Всього
автомобілів	398,574	423,127	69,295	82,814	124,32	162,051
	204,135	247,519	291,604			
% росту (спаду)	40,05	6,16	-83,62	19,51	50,12	30,35
	25,97	21,25	17,81			

Джерело: Business Monitor International

Пока для виконання Програми не використовуються потужності металургії, хімії та інших сировинних галузей нашої країни. Немає державної підтримки.

Частка легкового автомобілебудування в реалізації промислової продукції в Україні в 2011р. %

Галузі виробництва	Електроенергія, газ, вода				Добувна		Харчова			
Легка	Деревообробна і целюлознопаперова				Кокс		і продукти			
нафтоперероблення	Хімічна та нафтохімічна				Металургія					
Машинобудування	Легкові автомобілі		Інші галузі							
Кількісні показники	17,9	12,6	14,9	0,7	2,6	6,6	7,1	21,8	11,2	0,8
	3,7									

За кількістю вироблених легкових автомобілів на 1000 жителів, Україна поступається як розвинутим країнам, так і країнам, що розвиваються. Частка українського легкового автомобілебудування в структурі реалізації промислової продукції є незмірно низькою (0,8%).

Для реалізації Програми буде потрібно наступне:

- збільшити ввізні мита на іномарки (зробити їх вище 30%);
- скасувати ввізні мита на встаткування для виробництва авто;
- скасувати ПДВ на встаткування для виробництва авто;
- увести компенсацію по кредитах 10%;
- ряд інших мір.

Слід зазначити, що захисні мита на автомобілі в деяких країнах досягали (і досягають) високого рівня: Росія - 30-50%, Узбекистан - 30%, Китай - 25-30% (і навіть становили 200% у період становлення автовиробництва), у Туреччині мита також досягали 150%, в Індії - 105%.

-стимулювання відновлення основних фондів (звільнення від оподаткування прибутку, що направляється на збільшення обсягів виробництва, переоснащення матеріально-технічної бази й впровадження новітніх технологій);

-підтримка експорту (надання кредитів українським підприємствам для випуску продукції на експорт на умовах часткової компенсації процентної ставки, або кредитування експортних операцій по пільгових кредитних ставках);

-стимулювання придбання нових автомобілів вітчизняного виробництва (державна підтримка споживчого кредитування; створення державної системи стимулювання придбання нових автомобілів вітчизняного виробництва замість вышедших з експлуатації й здаваних на утилізацію, а також створення в Україні системи збору й утилізації автотранспортних засобів, що вийшли з експлуатації).

Все перераховане вище приведе до створення сприятливого інвестиційного клімату в Україні, залучить нових інвесторів і підніме український автопром на новий рівень.

Вступ України у ВТО в травні 2008 р. негативно позначилося на розвитку автомобільної промисловості України: це відбулося в середині фінансового року, без перехідного періоду, на абсолютно не вигідні для країни умовах. Тому до процесу членства в ЄС і «відкриттю границь» варто підходити виважено: повне скасування ввізних мит на імпортовані автомобілі може боляче вдарити по вітчизняних автомобільних підприємствах.

Продаж автомобілів в Україні: Рік

Вироблених в Україні Тис.шт

%

Імпортовані нові Тис.шт

%

Імпортовані, що були у використанні Тис.шт

%

Всього Тис.шт

%

Більше того, асоціація з ЄС не зробить українських виробників беззахисними – передбачено, що коли кількість автомобілів, імпортованих із країн ЄС, перевищить 45 тис. авто, набуть чинності загороджувальні мита.

Вітчизняним виробникам уже зараз треба готуватися до того, щоб працювати в умовах європейської конкуренції.

Іншими словами, відновити український автопром допоможуть наступні міри:

- залучення інвесторів з боку провідних іноземних автовиробників (це можливо лише при стабільності в правовій сфері);
- вільна торгівля з ЄС (що приведе до збільшення експорту);
- збільшення конкурентоздатності власного товару (за рахунок підвищення якості), що дозволить його експортувати на зовнішні ринки.

Динаміка зміни обсягів виробництва автомобілів по країнах в %:

	2008рік	2009рік	2010рік
Україна			
Росія			
США			
Франція			
Італія			
Німеччина			
Південна Корея			
Чехословаччина			

Вартість імпорту легкових автомобілів в Україну.

Імпорт легкових автомобілів в Україну у вартісному виразі млн. дол. США Рік

...

Вартість імпорту легкових автомобілів в Україну в 2011 році зросла на 71%

Імпорт легкових автомобілів в Україну у вартісному виразі млн. дол. США

Рік

2012 (1кв.)

Кількісні показники

В 2011 році імпорт автомобілів склав ~3 млрд. \$, або 52% докризового рівня 2008 року. В першому кварталі 2012 р. в Україну було імпортовано автомобілів на суму 783 млн. \$, що на 43,8% більше показника аналогічного періоду минулого року (544,5 млн. \$).

Мета Програми: створення в Україні конкурентоздатного легкового автомобілебудування

Показники розвитку автомобілебудування до 2020 року

Показник	2010 рік	2011 рік	Прогноз на 2020 рік
Виробництво легкових автомобілів тис. од.	88,6	97,5	734,4
Частка вітчизняних автомобілів на внутрішньому ринку, %			
Робочі місця, тис.чол.	9,9	9,9	176,9
Рівень локалізації, %			
Реалізація Програми дозволить створити в Україні конкурентоздатне виробництво легкових автомобілів та забезпечить збільшення випуску автомобілів до 734,4 тис. шт., а також зростання надходжень до державного бюджету і в пенсійний			

фонд до 24,8 млрд. грн. в 2020 році. 5. Виробники легкових автомобілів в Україні. На сьогоднішній день в Україні працюють 4 виробники легкових автомобілів. Це Заз, Краз, «Богдан» і «Еврокар». Вони виготовляють автомобілі крупновузловою збіркою SKD, дрібновузловою збіркою MKD і повномасштабним виробництвом СКД. Нині завантаження вітчизняних підприємств становить усього 22%. При загальній проектній потужності в 400 (340) тис. шт. Пік виробництва довівся на 2008 рік, коли вітчизняні підприємства зробили 368,4 тис. авто. У той же час, за даними Асоціації «УкрАвтопром», протягом 2006-2010 років частина імпортних автомобілів на українському ринку виросла з 44 до 67%. В 2008 році на покупку автомобілів нашими громадянами було витрачено \$8 млрд, у тому числі \$4,9 млрд – на покупку імпортних авто. Але наші виробники програють світовим брендам. У нас немає власних розробок і власного модельного ряду автомобілів. Тому, з погляду розвитку автопрома Україну, відповідно до Програми, доцільно розглядати, як площадку для зборки та виробництва моделей провідних виробників. А оскільки найбільшим попитом у нас користуються (65% всіх продажів) автомобілі 3, У и С-high класів, вартістю 6,5 – 22 євро, зосередитися треба саме на виробництві таких моделей. Основними конкурентами в цьому контексті стають – Росія, Туреччина, Румунія й Узбекистан.

Виробництво легкових автомобілів в Україні

Виробництво легкових автомобілів в Україні в 2009-2011 рр. зменшилося під впливом сукупної дії двох факторів: збільшення імпорту після зниження... В 2010 році сумарна потужність заводів становила 400 тис. легкових... 7. Головна перешкода розвитку сектору – несприятливе бізнес-середовище Головні причини, які, на думку розроблювачів...

Виробництво легкових автомобілів в Україні в 2003-2011 роках (тис. шт.)

Рік

Кількісні показники	101,3	171,7	251,7	351,3
368,4	79,4	88,6	97,5	

Виробництво легкових автомобілів в Україні в 2009-2011 рр. зменшилося під впливом сукупної дії двох факторів: збільшення імпорту після зниження ввізного мита з 25% до 10% та падіння попиту внаслідок фінансової кризи. Поточне завантаження підприємств складає 29%.

В 2010 році сумарна потужність заводів становила 400 тис. легкових автомобілів на рік.

Головна перешкода розвитку сектору – несприятливе бізнес-середовище

Головні причини, які, на думку розроблювачів Програми, заважають розвитку вітчизняної автомобільної промисловості:

- Несприятливе нормативно-правове середовище (податковий режим);
- Низька інноваційна привабливість країни;
- Обмежена номенклатура й незначні обсяги виробництва вітчизняних автомобілів і комплектуючих;
- Низький рівень локалізації (в 2010-м – 26%);
- Низький технічний рівень виробників автокомплектуючих.

Мотивація до автомобільних концернів:

- доступ до зростаючого українського ринку, стимулювання вироблених в Україні автомобілів;

- зниження виробничих витрат за рахунок зручної логістики і дешевої робочої сили;

Досвід ряду країн демонструє ефективність такого підходу розвитку автопрому. Зокрема в Росії в рамках договорів про промислове збирання створено 16 автовиробництв потужністю 1 млн. легкових автомобілів світовими виробниками (серед яких Peugeot, Citroen, Mitsubishi< Nissan< Opel< Chevrolet та інші). Ще ряд виробників зокрема Fiat, Masda, Honda, Subaru, Landr Rower, BMW розглядають можливість розміщення виробництва на території Росії в найближчі 3-5 років.

Податки та збори в Україні несприятливі для автомобільної промисловості

Україна Росія Китай Туреччина Узбекистан Ввізне мито на імпорт обладнання для... Розглядаючи докладніше податки й збори в Україні, фахівці «УкрАвтопрома»... Існуюче нормативно-правове середовище в Україні значно гірше ніж в країнах з конкуруючими виробничими площадками...

Таблиця податків та зборів

	Україна	Росія	Китай	Туреччина	Узбекистан
Ввізне мито на імпорт обладнання для автопрому %					3-5
ПДВ на імпорт обладнання для автопрому %					
Ввізне мито на нові автомобілі %		0-10	30-50	30	(до 200 в особливі періоди) До 150 в період становлення автопрому 30%+1,5 1S_1 см3
Податок на прибуток %		0	(на прибуток, що реінвестується у розвиток)	0	(на прибуток, що реінвестується у розвиток)

Розглядаючи докладніше податки й збори в Україні, фахівці «УкрАвтопрома» зіставили їх з даними Світової асоціації виробників автомобілів OIMVM по інших країнах.

Існуюче нормативно-правове середовище в Україні значно гірше ніж в країнах з конкуруючими виробничими площадками (Росія, Китай, Туреччина, Узбекистан), що не дає жодних мотивацій для організації місцевого виробництва автомобілів.

Програмою передбачається: Показник Поточний стан (2011 рік) За Програмою (з 2012 року)

Створення сприятливого інвестійного середовища			
Ввізне мито на імпорт обладнання для автопрому,%	3-5 %	0 %	
ПДВ на імпорт обладнання для автопрому,%	20 %	0 %	
Часткова компенсація (до 10%) ставки по кредитам на організацію виробництва,%	немає	В розрахунок прийнята компенсація кредитної ставки в обсязі 10 %	
Податок на прибуток, %	21 %	0 % (на прибуток, що реінвестується протягом перших 5 років)	
Ввізне мито на імпорт нових автомобілів,%	0-10%	>25%	
Державна фінансова підтримка за кожне створене робоче місце, тис. грн.	немає	15 тис.грн. за одне робоче місце	

Стимулювання попиту на продаж автомобілів вітчизняного виробництва

Компенсація частини кредитної ставки при покупці легкового автомобіля вітчизняного виробництва,% немає В розрахунках прийнята компенсація 1,65% з відсоткової ставки

Компенсація частини вартості нового автомобіля за умови здачі старого, тис. грн. немає 10 тис. грн. за один утилізований автомобіль (з 2017р.)

Кількісні та якісні показники наявності автомобілів на 1000 жителів середнього віку парку легкових автомобілів

Монако США Франція Німеччина Велико британія Польща Чехія Південна... Середній вік парку легкових автомобілів у різних країнах світу Країни західної Європи США Росія Україна Кількісні ...

Кількість автомобілів на 1000 жителів в 2011 році шт.

	Монако	США	Франція	Німеччина	Велико британія
Польща	Чехія	Південна	Корея	КНР	Росія
					Україна

Кількісні показники

Середній вік парку легкових автомобілів у різних країнах світу

	Країни західної Європи	США	Росія	Україна
Кількісні показники	8,5	9,2	12,9	18,7

Очікуваний продаж легкових автомобілів на українському ринку до 2020 року, тис. од.

Рік	Фактично	Прогноз за умов виконання Програми
-----	----------	------------------------------------

Кількісні показники

Очікується, що в 2020 році обсяг продажів легкових автомобілів в Україні складе 734 тис. од., внаслідок дії наступних факторів: поточного низького рівня кількості автомобілів на душу населення, зношеності парку легкових автомобілів, а також зростання доходів і купівельної спроможності населення. Кількість автомобілів віком до 10 років в Україні складає 75,4 од. на 1000 жителів, що в 6-8 разів нижче ніж в розвинених країнах.

Позитивні сторони легкового автомобілебудування.

- Ненасичений та зростаючий внутрішній ринок збуту.
- Зручна логістика - географічне розташування України в центрі Європи між двома ємкими авторинками –Євросоюзом та Росією.
- Наявність підготовлених трудових ресурсів та нижча вартість робочої сили порівняно з європейськими країнами та Росією.

Наприклад, у Програмі до них відносять ненасичений і зростаючий внутрішній ринок збуту. Потенційно він здатний придбати ще чимало автомобілів. Так, в 2010 році кількість легкових авто на душу населення в Україні становило – 158 на тисячу жителів; у Росії – 231; у Південній Кореї – 268; у Чехії – 435; у США – 435; у Польщі – 438; у Німеччині – 504; у Великобританії – 508 штук.

Та й ті автомобілі, які в нас є, в основному, не нові. Кількість авто у віці до 10 років в Україні становить усього 67 на тисячу, що в 6-8 разів менше, ніж у розвинених країнах. Середній вік парку легкових автомобілів в Україні - 18,7 року, у Росії - 12,9, у США - 9,2, у Країнах Західної Європи - 8,5.

Безсумнівна перевага - зручна логістика – розташування України в центрі Європи між двома великими ринками – Росії і Євросоюзу. Це дозволяє на 3-4% зменшити витрати на транспортування автомобілів при експорті на дані ринки.

Традиційний козир України - наявність підготовлених ресурсів і нижча в порівнянні з Росією й країнами Євросоюзу вартість робочої сили.

Громадяни України потратили на купівлю нових автомобілів в 13 раз менше, ніж громадяни Росії.

По даним ООН, за рівнем освіченості і її якості Україна входить до числа перших 25 стан миру. При цьому, вартість робочої чинності в нас порівнянна з азіатськими країнами. За даними Світового Банку, середньомісячна зарплата в Україні – 300 євро, у країнах Південно-Східної Азії – 350, у Росії – 500, у Східній Європі – 1500, у Західній Європі – 3000 євро.

Джерела покриття попиту на легкові автомобілі в Україні в тис. од.

Але наші виробники програють світовим брендам. У нас немає власних розробок і власного модельного ряду автомобілів. Тому, з погляду розвитку... А оскільки найбільшим попитом у нас користуються (65% всіх продажів) автомобілі...

Рік Фактично Прогноз за умов виконання Програми

Кількісні показники Імпорт

Внутрішнє виробництво

Але наші виробники програють світовим брендам. У нас немає власних розробок і власного модельного ряду автомобілів. Тому, з погляду розвитку автопрома Україну, відповідно до Програми, доцільно розглядати, як площадку для зборки та виробництва моделей провідних виробників.

А оскільки найбільшим попитом у нас користуються (65% всіх продажів) автомобілі 3, У и С-high класів, вартістю 6,5 – 22 євро, зосередитися треба саме на виробництві таких моделей. Основними конкурентами в цьому контексті стають – Росія, Туреччина, Румунія й Узбекистан.

Щоб залучити інвесторів до організації виробництва в Україні, їм необхідний доступ до захищеного від імпорту українському ринку й стимулювання продажів виготовлених в Україні автомобілів. Проаналізувавши досвід автомобільних держав, що активно розвиваються, у Програму заклали принцип зустрічних зобов'язань держави й інвестора.

Зобов'язання інвесторів: збільшення обсягів виробництва, рівня локалізації та нові робочі місця, які забезпечать наступні результати

Показник / рік Приріст Потужності, тис.од. рік ... Так, Програма пропонує підняти ввізне мито на імпортні автомобілі з 10 до 30%. Ввізне мито на імпортування для...

Обсяги виробництва та робочі місця						
Показник / рік						Приріст
Потужності, тис.од. рік						
Обсяги виробництва тис. од. рік						
Локалізація, %						
Кількість робочих місць, тис. чоловік	25,5	30,9	38,1	68,9	119,4	
201,2	175,8					

Так, Програма пропонує підняти ввізне мито на імпортні автомобілі з 10 до 30%. Ввізне мито на імпортування для автомобільної промисловості знизити до 0%. ПДВ на ввезення для автопрома знизити до 0%. Крім того, держава повинне компенсувати 10% кредитної ставки по кредитах на покупку ввезення для виробництва. Податок на прибуток, що реінвестується повинен знизитися для автопрома до 0% на перші 5 років.

Імпорт автомобілів в зоні вільної торгівлі Україна-ЕС

Державна фінансова підтримка повинна становити 15 тис. грн за кожне створене робоче місце. Крім того, держава повинне компенсувати покупцям 2,1%... Обсяг українського експорту легкових автомобілів тис. од.

Державна фінансова підтримка повинна становити 15 тис. грн за кожне створене робоче місце. Крім того, держава повинне компенсувати покупцям 2,1% кредитної ставки й 10000 грн (з 2017 року) за кожний утилізований автомобіль.

У той же час, інвестори, відповідно до Програми, повинні у двосторонніх угодах з державою взяти на себе зобов'язання вже до 2016 року наростити виробничі потужності з 400 тис. штук (2011 г) до 590 тис. шт. в 2018 – 890 тис. шт, 2020 м – 1млн 190 тис. шт. А також збільшити виробництво з 109 тис. шт до 124,7 тис. шт. в 2012, до 280,7 тис. шт в 2014 м, до 517,8 тис. шт в 2016 році, до 768,8 тис. шт в 2018 і до 1млн. 42 тис. шт в 2020 році. Локалізація до 2020 року повинна здійснитися з 26% до 55%. А кількість робочих місць – зрости з 10,4 до 176,9 тис

Обсяг українського експорту легкових автомобілів тис. од.

Рік Фактично Прогноз за умов виконання Програми

Кількісні показники

Результати Програми:

Бюджетні надходження щороку перевищуватимуть суму державних витрат та пільг в млрд. грн.

Показник / рік

Бюджетні надходження 0,69 8,74 13,43 21,18 29,07

Державні витрати 0,38 1,78 4,14 4,13 4,72

Разом за період з 2012 по 2020 рік бюджетні надходження можуть скласти 136,2 млрд. грн., а державні витрати 27,1 млрд.грн.

У результаті виконання програми виробництво легкових автомобілів зросте в Україні в 13 разів, експорт в 9,5 рази (з 33 до 312 тис. шт), частина автомобілів вітчизняного виробництва в наповненні внутрішнього ринку досягне 70%. А рівень локалізації здійсниться з 26 до 55%.

Якщо проект даної Програми приймуть до реалізації, наступить 10-річчя українського автопрома. Ріст надходжень у державний бюджет і в пенсійний фонд зросте до 29,07 млрд. грн. Якщо прорахувати фінансову сторону Програми, те, на думку фахівців Асоціації «УкрАвтопром», надходження в державний бюджет після її виконання, в 13 разів перевищать ті пільги (у грошовому вираженні), які одержали автовиробники. Це приблизно (по розрахунках «УкрАвтопрома») буде 136,2 і 27,1 млрд грн відповідно.

Крім того, зменшаться ризики залежності національної економіки від кон'юнктури зовнішніх ринків на сталь і хімічну продукцію. В Україні буде налагоджене виробництво автомобільних комплектуючих, у тому числі холоднокатаного автомобільного сталевих листа (до 2016 року) і автомобільного скла (до 2017 р).

Впровадження Програми:

1. Забезпечить важливі структурні зміни в економіці України (збільшення частки легкового автопрому в ВВП з 0,4 % в 2010 р. до 8,2 % в 2020 р.).

2. Частка вітчизняного виробництва в наповненні внутрішнього ринку збільшиться до 70 %.

3. Диверсифікація ризиків залежності національної екоміки від кон'юнктуриних факторів зовнішніх ринків на сталь та хімічну продукцію.

4. Буде подолане від'ємне зовнішньо-торговельне сальдо в легковому автомобілебудуванні (з - 2,7 млрд. дол. в 2011р. до 0 в 2020 р.).

5. Буде організовано виробництво автомобільних комплектуючих в тому числі: холоднокатаного автомобільного листа (до 2016 р.) обсягом 1 млн. тонн, автомобільних комплектуючих (до 2017 р.) та інших компонентів.

Підвищення екостандартів для автомобілів

Президент підписав Закон про внесення змін у Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України й реєстрації транспортних засобів» (Про екологічні стандарти Євро - 3, 4, 5, 6). Відповідно до Закону, в Україні встановлюється наступний графік впровадження підвищених екологічних стандартів для автотранспортних засобів: - Євро-3 - з 1 січня 2013 року; - Євро-4 - з 1 січня 2014 року; - Євро-5 - з 1 січня 2016 року; - Євро-6 - з 1 січня 2018 року. При цьому транспортні засоби більш низьких стандартів, що зроблені в Україні або імпортовані в Україну до зазначених дат, можна буде продавати й реєструвати після настання цих дат. Наприклад, автомобілі Євро-2, зроблені в Україні або імпортовані до 31 грудня поточного року, можна буде поставити на реєстрацію в органах ДАІ в будь-який момент після 1 січня 2013р. А от автомобілі, увезені з 1 січня, повинні будуть відповідати стандартам не нижче Євро-3, інакше митні органи не пропустять їх на

територію України. Автомобілі, зроблені в Україні з 1 січня, також повинні будуть відповідати стандартам не нижче Євро-3. Закон спрямований на істотне поліпшення стану навколишнього середовища шляхом поетапної гармонізації національних екологічних вимог до колісних транспортних засобів з міжнародними (європейськими) вимогами, що є однією з необхідних передумов для інтеграції України в Європейський Союз. Застосування норм даного закону повинне забезпечити комплексне вирішення природоохоронних проблем і зменшення, пов'язаних з техногенним впливом транспорту на навколишнє середовище, багатоміліардних щорічних економічних збитків, а також підвищення конкурентноздатності вітчизняних автоперевізників і економіки України в цілому в умовах знаходження у ВТО. Як передбачено Транспортною стратегією України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року №2174-р, введення більше твердих екологічних норм вимагає вдосконалювання діючих технологій по зменшенню шкідливих викидів транспортними засобами. Закон дозволяє виробникам автомобілів планувати випуск продукції й удосконалювати технології з урахуванням поетапного введення міжнародних екологічних норм для транспортних засобів до 2018 року.