

О Н О В Л Е Н А Т Р А Н С П О Р Т Н А С Т Р А Т Е Г І Я У К Р А Ї Н И Н А П Р Я М К И П О Л І Т И К И





ОНОВЛЕНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ НАПРЯМКИ ПОЛІТИКИ

Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та
Національної транспортної стратегії України
National Transport Strategy

Зміст

СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ	7
СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ	9
СТРАТЕГІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ «УКРАЇНА 2020»	10
РЕФОРМА ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ	11
УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ	12-13
ЄВРОПА 2020	14
БІЛА КНИГА	15-16
ПОЛІТИКА ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ	17
РЕГІОНАЛЬНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ	18
СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ	19
ОСНОВНІ ЗАДАЧІ, ЯКІ МАЄ ВИРІШИТИ ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР	21
РЕГІОНАЛЬНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ	22
ЗАДАЧІ ПЛАНУВАННЯ ТА ІНВЕСТИЦІЙ	23
ЗАДАЧІ ЦІНОУТВОРЕННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ВИТРАТ, ОПОДАТКУВАННЯ ТА СУБСИДІЙ	24
ЗАДАЧІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ, РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЛІЦЕНЗУВАННЯ	25
БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ	26
РЕГІОНАЛЬНІ/ПОЛІТИЧНІ ЗАДАЧІ	27
ЗАДАЧІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	28
ЗАГАЛЬНА МЕТА ТА ЦІЛІ СТРАТЕГІЇ	29
ЗАГАЛЬНА МЕТА СТРАТЕГІЇ	31
ПРИНЦИПИ ПОЛІТИКИ	32
ПРІОРИТЕТИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ДО 2030 РОКУ	33
ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 1: ЕФЕКТИВНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ СЕКТОРОМ	35
ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 2: НАДАННЯ ЯКІСНИХ ТА ЕФЕКТИВНИХ ПОСЛУГ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	36
ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 3: ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТУ	37
ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 4: ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ТА НАДІЙНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	38
ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 5: ПОКРАЩЕННЯ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТА РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ	39

СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ

СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ

МЕТА НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ полягає у створенні концептуальних засад для реалізації державної політики, спрямованої на забезпечення сталого та ефективного функціонування транспортного сектору, передумов соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та добробуту громадян.

Пріоритети ґрунтуються на:

- Стратегічних цілях національного розвитку
- Ключових викликах та діагностиці транспортного сектору
- Стратегічних цілях європейської інтеграції

Вони охоплюють 5 пріоритети транспортного сектору на період до 2030 року. Ці пріоритети визначатимуть розробку відповідних підходів та заходів, спрямованих на досягнення встановлених пріоритетів.

СТРАТЕГІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ «УКРАЇНА 2020»



Стратегія сталого розвитку України до 2020 року визначає цілі та показники, на досягнення яких вона спрямовуватиметься, а також напрямки та пріоритети державного розвитку. Стратегія визначає передумови створення нової України, в процесі якого транспортний сектор відіграватиме свою роль.

Стратегія 2020, зокрема, передбачає:

- Створення держави з сильною економікою та передовими інноваціями
- Гарантії захищеності приватної власності, у т.ч. чесне та неупереджене судочинство та прозору систему оподаткування
- Захист європейських цінностей
- Гарантії безпеки бізнесу шляхом проведення очищення влади на всіх рівнях та забезпечення впровадження ефективного механізму протидії корупції

РЕФОРМА ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

Мета реформи державного управління полягає у створенні прозорої системи врядування, професійної державної служби та забезпечення ефективності її ро-

Внаслідок впровадження реформи буде створено ефективну, прозору, відкриту та гнучку систему державного управління, що спирається на останні досягнення інформаційних та комунікаційних технологій (електронне врядування «e-government»), завдяки якому буде створено та впроваджено взаємоузгоджену національну політику орієнтовану на сталий соціальний розвиток та відповідне реагування на внутрішні та зовнішні виклики

Міністерство інфраструктури України забезпечуватиме реалізацію довго-, середньо- та короткострокових цілей за підтримки Технічного офісу реформ.

В рамках плану впровадження Стратегії планується сконцентрувати зусилля на пошуку оптимальних рішень проблем транспорту, радше ніж проблем інфраструктури. До цього спонукають користувачі та чинники економічного росту країни та регіону.

УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ

Основний наслідок Угоди про асоціацію для розвитку транспортного сектору полягатиме у:

- Реструктуризації та модернізації сектору
- Наближенні українських стандартів та політики до політики ЄС
- Розширенні Транс`європейської Транспортної Мережі ТЕМ-Т
- Європейських цінностях та пріоритетах: лібералізації ринку транспортних перевезень
- Усуненні/зниженні адміністративних, технічних бар`єрів та бар`єрів пов`язаних з перетином кордонів
- Врахуванні впливу ГВЗВТ на Україну

Співробітництво між Україною та ЄС, зокрема, включатиме:

- Поліпшення пересуванню пасажирів та вантажів
- Підвищення мобільності транспортних потоків між Україною, ЄС та третіми країнами
- Усунення адміністративних, технічних, пов`язаних з перетином кордонів та інших перешкод
- Удосконалення транспортних мереж та модернізацію інфраструктури

ЄВРОПА 2020

Європа 2020 – це стратегія Європейського Союзу підтримки сталого розвитку. Європейський Союз визначив амбіційні цілі на період до 2020 року в п'яти сферах:

ЗАЙНЯТІСТЬ

75% населення у віці від 20 до 64 років мають бути зайняті

КЛІМАТИЧНІ ЗМІНИ

досягнення цілі «20/20/20» стосовну клімату/енергетики, включаючи скорочення емісії на додаткові 30%

ОСВІТА

частка осіб з незавершеною освітою має бути нижче 10% у той час як принаймні 40% населення у віці від 30 до 34 років матимуть вищу освіту

ІНОВАЦІЇ

3% ВВП ЄС має інвестувати в науково-дослідну діяльність

БІДНІСТЬ

зниження бідності, мінімізація ризику бідності або «соціального виключення» для 20 мільйонів жителів

БІЛА КНИГА

Біла Книга ЄС «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – До конкурентної та ресурсо-ефективної транспортної системи»

- Переміщення 50 % вантажних перевезень на середні та дальні відстані з автомобільного транспорту на залізницю або водний транспорт
- Істотне підвищення частки залізничного транспорту в пасажирських перевезеннях
- Відведення авіаційному транспорту ролі у здійсненні перевезень на дальні відстані
- Застосування енергоефективних двигунів
- Запровадження інтелектуальних транспортних систем на усіх видах транспорту
- Запровадження альтернативних видів палива на транспорті

БІЛА КНИГА

- Зниження залежності від імпорту продуктів нафтовиробництва
- Поступовий вивід з вжитку в містах автомобілів, що споживають традиційні види палива
- Зниження викидів на водному транспорті на 40%
- Зниження викидів вуглецю на 60%
- Використання на авіаційному транспорті до 40% палива з низьким вмістом вуглецю

ПОЛІТИКА ТРАНС`ЄВРОПЕЙСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ

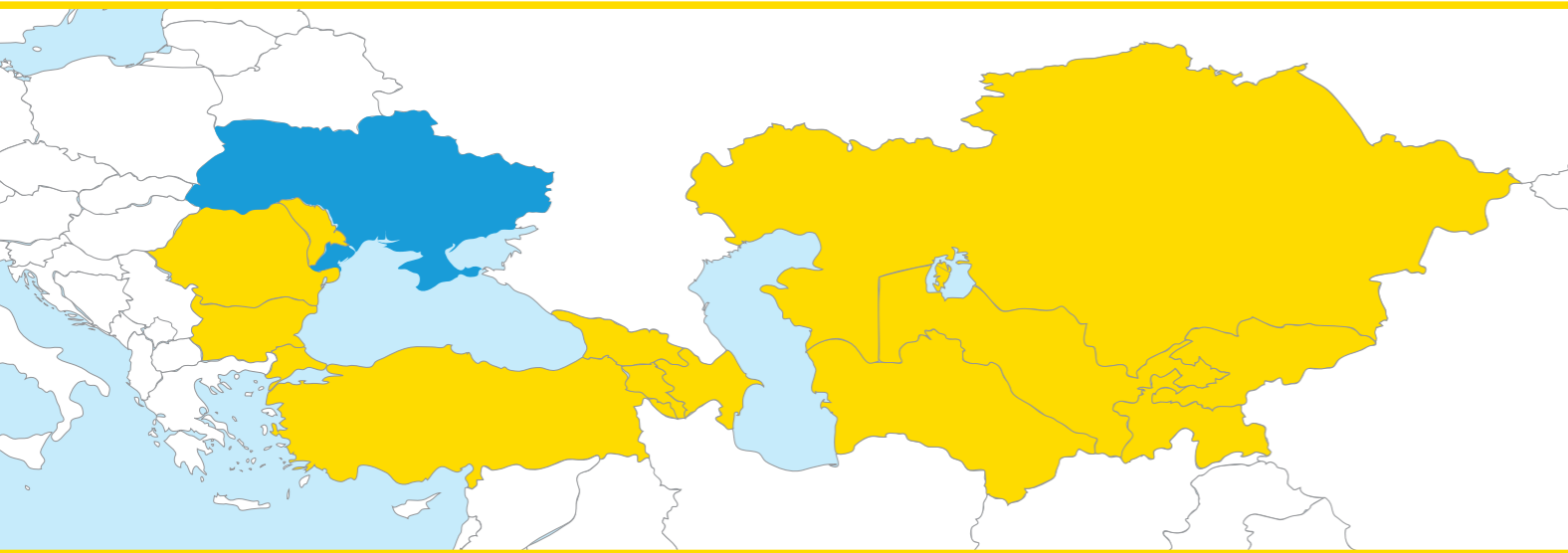
Політика запроваджує **принципи розвитку транспортної інфраструктури Європи**. Вона визначає європейську дворівневу транспортну мережу **залізничного** (пасажирського та вантажного транспорту), **автомобільних доріг, морського та внутрішнього водного транспорту, мережу інфраструктуру авіаційного транспорту та мультимодальних вантажних перевезень** (бі- та три-модальні термінали).

Одна з цілей політики розвитку ТЄМ-Т полягає у встановленні транспортних сполучень між мережею ТЄМ-Т та інфраструктурою сусідніх країн, які вдосконалюватимуть системи управління пасажирськими перевезеннями через зовнішні кордони ЄС. Відповідно до Декларації міністрів щодо Розвитку зовнішніх чинників транс`європейської транспортної мережі (ТЄМ-Т) від 21 червня 2016 року Комісія та сусідні країни вирішили визначити найбільш розроблені проекти, які можна буде впровадити протягом наступного програмного періоду.

Що стосується України, **розширення мережі ТЄМ-Т передбачене Угодою про асоціацію**. Угода містить положення щодо розвитку всесторонньої та основної мереж та зазначає відповідні терміни для їхнього впровадження.

РЕГІОНАЛЬНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

На регіональному рівні Україна бере участь в рамках ініціатив розвитку інфраструктури, ТЕМ-Т та транспортного сполучення Європи «Connecting Europe», транспортної панелі Східного Партнерства, транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА) та Бакинського процесу, що сприяє інтеграції в межах різних ініціатив регіонального співробітництва у сфері транспорту.



СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ

ОСНОВНІ ЗАДАЧІ, ЯКІ МАЄ ВИРІШИТИ ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР

Виклики перспективного розвитку випливають із засад Стратегії 2020, завдань наближення транспортного сектору України до транспортної системи ЄС, а також викликів перспективного розвитку Європи, що мають знайти відображення в розвитку транспортного сектору України. Такі завдання можуть включати:

- Забезпечення цілісності країни
- Проведення реформ сектору відповідно до європейських стандартів
- Підвищення попиту на послуги перевезень
- Необхідність скорочення викидів парникових газів
- Необхідність усунення проблем, пов'язаних із заторами, зокрема, на автомобільних дорогах та в повітрі.
- Аспекти безпеки на транспорті з метою скорочення кількості ДТП
- Необхідність підвищення ефективності транспорту,
- Просування науково-дослідної діяльності,
- Завершення транс'європейської транспортної мережі; покращення інтеграції автомобільного, залізничного, авіаційного та водного транспорту (морський та внутрішній водний транспорт) в єдиний-логістичний ланцюг

РЕГІОНАЛЬНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

Існуюча інституційна організація зазнає негативного впливу через відсутність розподілу функцій та належного врядування, які перешкоджають цілісності та спроможності управляти діяльністю сектору, але також заважають боротьбі з корупцією. Також на транспортному секторі позначається **брак управлінських навичок**.

- **Належна реалізація транспортної стратегії потребує чіткої та ефективної інституційної організації, що відображає принципи «належного врядування», завдяки чому можна буде забезпечити розподіл функцій та відповідальності**
- **Державний сектор бракує професійних ресурсів та навичок стратегічного планування та розробки політики**
- **Поточна інституційна організація не сприяє заохоченню участі приватних операторів в транспортному секторі**

ЗАДАЧІ ПЛАНУВАННЯ ТА ІНВЕСТИЦІЙ

- **”Нерегулярне” фінансування транспортного сектору, низька ефективність витрат та не-ефективне управління, а також брак довгострокового бюджетного планування.**
- **Необхідно надавати перевагу залученню приватних операторів до надання послуг перевезень за умови, що вони можуть запропонувати найбільш ефективно з точки зору витрат транспортне рішення, покращити доступність та наявність послуг перевезень**
- **З огляду на недостатні обсяги фінансування, потрібно забезпечити збалансування інтересів розвитку існуючих мереж та необхідної нової інфраструктури**
- **Необхідно знайти можливість для забезпечення належної експлуатації та залучення інвестицій в розвиток інфраструктури. Фінансування з боку міжнародних донорів необхідно спрямовувати на реалізацію пріоритетних заходів**

ЗАДАЧІ ЦІНОУТВОРЕННЯ, ВІДШКОДУВАННЯ ВИТРАТ, ОПОДАТКУ- ВАННЯ ТА СУБСИДІЇ

- Прозоре та конкурентне ціноутворення (правила та практика) не враховують вплив факторів попиту, але лише факторів пропозиції
- Необхідно підвищити ефективність надання послуг перевезення та фінансування за рахунок приросту вартості
- Перехресне субсидування (зокрема, між пасажирськими та вантажними перевезеннями) створює дисбаланс на товарному та транспортному ринках.
- Структура портових та інших зборів має бути переглянута з огляду на рівень фактичних витрат та забезпечення недискримінаційних умов.

ЗАДАЧІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ, РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЛІЦЕНЗУВАННЯ

- Нефізичні бар'єри виникають в силу інституційної організації та адміністративних перешкод, зокрема, процедури перетину кордонів та митний контроль, справляють негативний вплив на ефективність роботи сектору.
- Нормативно-правова база. Процес розробки проектів законів та підзаконних актів є достатньо повільним процесом, в тому числі, з огляду на співпрацю з парламентом.
- Брак регулювання у сфері автодорожнього транспорту істотним чином позначається на розвитку мультимодального транспорту та безпеці на автомобільних мережах.
- Мультимодальний транспорт. Необхідно залучити транзитний транспорт шляхом визначення ролей окремих видів транспорту з метою підвищення ефективності роботи системи в цілому.

БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ

- Показники безпеки руху на автомобільній мережі України набагато гірші за європейські аналоги
- Рівень смертності в Україні є у 2-3 рази вищий за середній показник ЄС; щороку жертвами ДТП стають майже 4 500 осіб та понад 32 000 осіб зазнають каліцтв
- Пішоходи та велосипедисти становлять майже 40% смертей внаслідок ДТП, що є найгіршим показником для Європи в цілому
- Реалізація вимог безпеки судноплавства в Україні потребує істотних покращень.

РЕГІОНАЛЬНІ/ ПОЛІТИЧНІ ЗАДАЧІ

- Політична нестабільність, корупція та проведення АТО на сході України справляють вплив на основні транспортні потоки в межах коридорів з країнами ЄС.
- Транспортна політика повинна забезпечити територіальну цілісність шляхом забезпечення доступу та транспортного сполучення усіх регіонів
- Операційні та/або організаційні перешкоди на кордонах, зазвичай, подовжують час перевезень та знижують середню швидкість руху, що позначається на привабливості маршруту з точки зору здійснення міжнародних перевезень. Усунення перешкод на кордонах є окремим викликом для України.
- Необхідно уважно дослідити зв'язки між системами міського та національного транспорту, що дозволить забезпечити сталий розвиток галузі транспорту.

ЗАДАЧІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

- Протягом останніх років в Україні неупинно зростає кількість приватних транспортних засобів. Аналогічна тенденція характерна для автомобільних вантажних перевезень, що негативно позначається на якості повітря, зокрема, в міських поселеннях, призводить до транспортних заторів та збільшення часу подорожей, підвищення витрат на паливно-мастильні матеріали та погіршення безпеки руху на автомобільних дорогах.
- Екологічні та соціальні наслідки нової транспортної інфраструктури мають бути належним чином враховані.

ЗАГАЛЬНА МЕТА ТА ЦІЛІ СТРАТЕГІЇ



ЗАГАЛЬНА МЕТА СТРАТЕГІЇ

Загальна мета європейської транспортної політики полягає у створенні умов для розвитку високоякісної транспортної системи, заснованої на використанні технічних, економічних та технологічних характеристик окремих видів транспорту, принципів конкуренції, врахування економічного та соціального впливу, а також впливу на екологію та охорону здоров'я.

Виходячи із зазначеної вище загальної мети та з огляду на основні задачі розвитку соціально-економічного та ге-

ополітичного середовища, транспортна стратегія реалізовуватиметься за визначеними пріоритетними напрямками. Пріоритетні напрямки висловлюють сподівання та визначають філософію рішень та інвестиційних пріоритетів галузі транспорту. Пріоритети є важливими з огляду на поточні реформи сектору, оскільки впровадження необхідних змін вимагає радикальних змін.

Транспортна стратегія побудована відповідно до загальної мети, вертикальних та наскрізних пріоритетів.

Транспортний сектор є основою для прискорення розвитку національної економіки шляхом перетворення України на міжнародний транспортний хаб між Європою та Азією шляхом створення безпечної, надійної, дієвої, ефективною, мультимодальною транспортної системи, що ґрунтується на ринкових принципах і відповідає потребам промисловості та громадян України.

ПРИНЦИПИ ПОЛІТИКИ

Україна досягне загальної стратегічної мети шляхом спрямування зусиль на впровадження таких принципів транспортної політики:

- Чутливість до потреб користувачів транспорту – промисловості та громадян
- Ефективність та дієвість систем вантажних та пасажирських перевезень
- Сталий розвиток транспорту
- Підвищення безпеки та надійності
- Стала міська мобільність, економічнота соціальна інтеграція

ПРІОРИТЕТИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ДО 2030 РОКУ



ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 1: ЕФЕКТИВНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ СЕКТОРОМ

Покращання управління та прозорості транспортного сектору є невід'ємною складовою **боротьби з корупцією**. Дерегуляція та лібералізація транспортного сектору дозволять **залучити приватних операторів**. Разом із цим, необхідно покращити корпоративне управління **державними підприємствами**.

Посилення ролі Міністерства щодо **розробки політики** та неупередженості державних установ, що **здійснюють регулювання** транспортним сектором (в межах адміністративної реформи).

ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 2: НАДАННЯ ЯКІСНИХ ТА ЕФЕКТИВНИХ ПОСЛУГ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Впровадження **інтегрованих транспортних систем**, які задовольнятимуть **вимоги користувачів** завдяки підвищенню економічних переваг використання існуючих основних засобів. Застосування **нових технологій** з метою підвищення ефективності перевезень. Пріоритизація належного **утримання** основних засобів над новими інвестиціями.

Підвищення **енергоефективності** та впровадження **політики захисту довкілля**.

Усунення існуючих бар'єрів у сфері логістики та **мультимодального транспорту** в межах національних коридорів, **інтеграція до ТЄМ-Т** та покращення умов **транзиту**.

ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 3: ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТУ

Належне та надійне фінансування транспортного сектору (прямі та непрямі податки, інші неподаткові збори) є передумовою сталого надання послуг перевезень.

Застосування принципу **«сплачує користувач»** та запровадження механізму цільового фінансування транспортного сектору. **Залучення приватного капіталу** до сфер діяльності, які демонструють безперечну доцільність (Value for Money) такого залучення. Продовження діалогу з МФІ щодо **підтримки розвитку транспортного сектору**.

Виділення державних коштів має відбуватися із дотриманням прозорого механізму пріоритизації. Належне адміністрування державних коштів має забезпечити **ефективність витрат і прозорість** застосування правил проведення державних закупівель. Створення відкритої комунікації та **оприлюднення інформації** щодо бюджетного планування та фактичних витрат.

ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 4: ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ТА НАДІЙНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Зниження ризиків транспорту для життя людини, зокрема, щодо безпеки **транспорту в міських поселеннях** та забезпечення надійності перевезень.

ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ 5: ПОКРАЩЕННЯ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТА РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Надання прийнятних, надійних **послуг перевезень**, що сприяють покращенню **транспортного сполучення між регіонами** України, підтримують розвиток регіональних кластерів та підвищують **мобільність робочої сили**.

