

СХВАЛЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 27 грудня 2024 р. № 1550

НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ  
на період до 2030 року

Загальна частина

Аналіз поточного стану справ у галузі та загальна  
проблематика, яка обумовлює прийняття Національної  
транспортної стратегії України на період до 2030 року

Транспорт є однією з найбільш важливих галузей національної економіки, що забезпечує переміщення людей і товарів, доступ до робочих місць і послуг, а також розвиток торгівлі та економічне зростання. Транспортна система України з урахуванням тимчасово окупованої території має розгалужену залізничну мережу (експлуатаційна довжина залізничних колій станом на серпень 2024 року становить 19 759,8 кілометра), розвинуту мережу автомобільних доріг (національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 166,3 тис. кілометрів, з них 47,7 тис. кілометрів автомобільних доріг державного значення та 118,6 тис. кілометрів автомобільних доріг місцевого значення), 18 морських портів (станом на вересень 2024 року функціонують лише шість портів), а також 26 річкових терміналів, 18 аеропортів, 14 з яких є міжнародними, та широку мережу авіаційних сполучень (на даний час Україна має діючі двосторонні угоди про авіаційне сполучення із 64 країнами), розгалужену мережу маршрутів пасажирського транспорту (зокрема понад 3,8 тис. міжобласних автобусних маршрутів), автобусних станцій, 199 пунктів пропуску через державний кордон, з яких 29 повітряних, 28 морських, два поромних, десять річкових та 59 залізничних, а також 100 пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення, що створює необхідні умови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг.

Крім того, територією України проходять чотири мультимодальних Європейських транспортних коридори загальною протяжністю 3 335 кілометрів: Північне море — Балтика, Балтійське море — Чорне море — Егейське море, Середземноморський та Рейн — Дунай, поетапна модернізація транспортної інфраструктури на яких є ключовим довгостроковим пріоритетом у розвитку сполучення України з державами — членами ЄС.

Водночас галузь транспорту в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки у перевезеннях за обсягом, але не за

якістю. До того ж сучасний стан галузі транспорту не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України, в тому числі є нагальна потреба приведення законодавства України у відповідність з вимогами *acquis* ЄС, впровадження міжнародних стандартів та їх дотримання, забезпечення повноцінного виконання взятих Україною міжнародних зобов'язань та інтеграції національної транспортної мережі до транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network, TEN-T). Національна транспортна політика також потребує гармонізації з пріоритетами відповідних політик ЄС, зокрема цілями Європейського зеленого курсу в секторі транспорту і мобільності. Зазначене вимагає наявності достатніх організаційних, кадрових та матеріальних ресурсів і належного правового регулювання.

Повномасштабна збройна агресія Російської Федерації проти України докорінно змінила транспортну систему. Із введенням воєнного стану автомобільний та залізничний транспорт виконують надважливі для обороноздатності держави функції, а саме: забезпечення можливості евакуації та мобільності населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів тощо.

На сьогодні внаслідок бойових дій на території України зруйновано важливі інфраструктурні об'єкти, повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації. Функціонують підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху. Російська Федерація періодично здійснює обстріли як інфраструктури морських портів, так і дунайських портів та цивільних суден, що прямують до українських морських портів, що заважає чорноморським портам працювати у звичному режимі. Морські порти Азовського моря розміщуються на тимчасово окупованій території. Перевезення по р. Дніпро на ділянці нижче м. Запоріжжя було зупинено, а судноплавство в нижній частині р. Південний Буг стало неможливим внаслідок перекриття військами Російської Федерації частини р. Дніпро у Херсонській та Запорізькій областях, а також руйнування Каховської гідроелектростанції, яка технологічно пов'язана з Каховським судноплавним шлюзом.

Згідно з даними звіту Світового Банку, за результатами проведення Третьої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення (The Third Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment, RDNA3), загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 р. оцінювалася в 30,5 млрд. євро, тоді як потреби в реконструкції і негайному відновленні оцінені в 66,8 млрд. євро. Найбільших обсягів потребує відновлення автомобільних доріг державного значення (29 відсотків), залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи (24 відсотків), а також автомобільні дороги місцевого значення (16 відсотків).

Крім того, велика площа території України забруднена вибухонебезпечними предметами, заміновано акваторію Чорного та Азовського морів, що суттєво ускладнює відновлення транспортної інфраструктури та наражає на небезпеку громадян, операторів надання транспортних послуг, інших суб'єктів. Згідно з даними Мінекономіки, площа потенційно забруднених вибухонебезпечними предметами територій в Україні становить 144 тис. кв. кілометрів, або 24 відсотка загальної площі.

Згідно з даними звіту про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України станом на початок 2024 року, підготовленого в рамках Національної ради з відновлення України від наслідків війни аналітичною командою Київської школи економіки разом з Мінінфраструктури, Мінекономіки, МОЗ за координації Мініреінтеграції та у співпраці з іншими профільними міністерствами і Національним банком, на січень 2024 року загальний прямих збитків об'єктів транспортної інфраструктури в Україні становив 36,8 млрд. доларів США.

Водночас відновлення транспортної інфраструктури, зруйнованої або пошкодженої внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, має за можливості здійснюватися на якісно вищому рівні (за принципом “build back better” — “відбудуй краще, ніж було”), в тому числі з урахуванням стандартів, передбачених міжнародно-правовими зобов'язаннями України у сфері європейської інтеграції, права Європейського Союзу (acquis ЄС), зокрема стандартів щодо безпеки на транспорті та декарбонізації транспорту.

До того ж для забезпечення відновлення, реконструкції та модернізації на принципах доброчесності, підзвітності, ефективності та прозорості, “відбудуй краще, ніж було”, розбудови довіри між Кабінетом Міністрів України, громадянами, бізнесом і фінансовими установами впроваджується Єдина цифрова інтегрована інформаційно-аналітична система управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (далі — екосистема DREAM).

Екосистема DREAM повинна сприяти прозорості та підзвітності під час відбору та реалізації проектів відновлення, зокрема в галузі транспорту, моніторингу їх фінансування, а також здійснення контролю реалізації на всіх етапах. На початок жовтня 2024 року до екосистеми DREAM подано близько 700 проектів відновлення транспортних послуг з орієнтовним бюджетом близько 77 млрд. гривень.

Іншим чинником, який суттєво впливає на транспортні потоки ще з 2014 року, є поступова переорієнтація торговельних потоків України: якщо раніше значну роль відігравав товарообіг з Російською Федерацією та транзит територією України, то на сьогодні збільшення потреби у

результаті торгівлі з державами — членами ЄС посилило важливість транспортних коридорів, спрямованих на Захід.

З початку збройної агресії Російської Федерації проти України забезпечення ланцюгів постачання стало більш важливим, ніж будь-коли, тож транспорт відіграє ключову роль у стійкості України.

Із закриттям через збройну агресію Російської Федерації проти України чорноморського шляху в Україні до початку літа 2022 року (до нового урожаю) потрапили в “пастку” близько 20 млн. тонн зерна. У травні 2022 року Європейська Комісія започаткувала план дій “Шляхи солідарності” для створення альтернативних логістичних маршрутів залізничними, автомобільними та внутрішніми водними шляхами.

За інформацією Європейської Комісії, з травня 2022 року по жовтень 2024 року, шляхи солідарності дозволили Україні експортувати близько 162 млн. тонн товарів, у тому числі близько 79 млн. тонн зерна, олійних культур і супутніх товарів. З використанням таких шляхів експортовано близько 48 відсотків українського зерна з початку збройної агресії Російської Федерації проти України.

Шляхи солідарності також дозволили Україні імпортувати близько 58 млн. тонн необхідних товарів: від військової та гуманітарної допомоги до пального та інших продуктів. Загальна вартість торгівлі шляхами солідарності оцінюється в суму близько 192 млрд. євро, у тому числі близько 58 млрд. євро для українського експорту.

Разом з тим, згідно з даними Держстату, у 2022 році загальний обсяг перевезень вантажів різними видами транспорту становив 902 млн. тонн, що на 40,6 відсотка менше, ніж у 2021 році (1,52 млрд. тонн), а загальна кількість перевезених пасажирів становила 1,6 млрд., що на 39,7 відсотка менше порівняно з 2021 роком (2,6 млрд.). У 2023 році спостерігалася негативна тенденція щодо обсягів перевезених вантажів порівняно з 2022 роком, різними видами транспорту було перевезено 878 млн. тонн, що на 2,6 відсотка менше, ніж у 2022 році. Загальна кількість перевезених пасажирів у 2023 році становила 2,04 млрд., що на 27,3 відсотка більше, ніж у 2022 році. Проте показники вантажообігу і пасажирообігу в 2023 році залишилися значно меншими, ніж станом на 2021 рік, коли вони становили 179,8 млрд. тонно-кілометра та 39,4 млрд. пасажиро-кілометра, що менше на 41 відсоток та 37,2 відсотка відповідно (304,7 млрд. тонно-кілометра та 62,7 млрд. пасажиро-кілометра у 2021 році).

Отже, збройна агресія Російської Федерації проти України суттєво вплинула на стан інфраструктури транспорту, призвела до зміни обсягів і напрямків транспортних потоків. Суттєво зменшилися обсяги перевезень вантажів та пасажирів, що може свідчити про погіршення загальної економічної ситуації. На досягнуті показники роботи транспорту також мають суттєвий вплив демографічна ситуація, зміна структури населення

та розміщення продуктивних сил, міграція, зменшення економічної активності.

Існує також необхідність удосконалення нормативно-правового забезпечення функціонування галузі транспорту.

Основними законодавчими актами, що діють у галузі транспорту і положенням яких відповідає ця Стратегія, є Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Закони України “Про транспорт”, “Про автомобільний транспорт”, “Про автомобільні дороги”, “Про внутрішній водний транспорт”, “Про залізничний транспорт”, “Про мультимодальні перевезення”, “Про перевезення небезпечних вантажів”, “Про транспортно-експедиторську діяльність”, “Про транзит вантажів”, “Про морські порти України”, “Про дорожній рух”.

Наявна законодавча база потребує постійного перегляду та удосконалення, зокрема в частині врахування викликів воєнного стану та адаптації її до законодавства ЄС.

Розвиток сфер галузі транспорту відбувається відповідно до затверджених галузевих стратегічних та програмних документів, переважна більшість яких потребують актуалізації. Стратегічними, програмними документами, запланований строк реалізації яких станом на 2024 рік не закінчився, є документи у сферах розвитку портової галузі та безпеки на транспорті.

Основним документом розвитку портової галузі є Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 (Офіційний вісник України, 2013 р., № 61, ст. 2194).

Стратегічним документом у сфері безпеки на транспорті є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360.

Крім того, рішенням Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 р. схвалено Стратегію морської безпеки України, яка введена в дію Указом Президента України від 17 липня 2024 р. № 468. Відповідно до зазначеної Стратегії розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 листопада 2024 р. № 1162 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 107, ст. 6810) затверджено план заходів з реалізації Стратегії морської безпеки України.

Запланований строк реалізації інших програмних документів закінчився.

Основним стратегічним документом розвитку АТ “Укрзалізниця” є Стратегія акціонерного товариства “Українська залізниця” на 2019—2023 роки, погоджена розпорядженням Кабінету Міністрів України

від 12 червня 2019 р. № 591. Водночас АТ “Укрзалізниця” розробляється проект Стратегії акціонерного товариства “Українська залізниця” на 2025—2030 роки.

Розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення до введення воєнного стану здійснювався відповідно до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018—2023 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 (Офіційний вісник України, 2018 р., № 42, ст. 1480; 2023 р., № 35, ст. 1860), в обсязі щорічних видатків, передбачених на розвиток дорожнього господарства.

Забезпечення належного функціонування дорожнього господарства, транспортної інфраструктури та інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність населення та функціонування держави в умовах воєнного стану, здійснюється відповідно до пункту 26 плану запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2022 р. № 181 (Офіційний вісник України, 2022 р., № 39, ст. 2109).

Забезпечення розвитку аеропортів здійснюється відповідно до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126 (Офіційний вісник України, 2016 р., № 18, ст. 740).

У деяких сферах, які потребують стратегічного планування розвитку, відсутні програмні документи, а діючі стратегічні та програмні документи в окремих сферах галузі транспорту не містять положень, які встановлюють стратегічні пріоритети їх розвитку з урахуванням викликів воєнного стану та повоєнного відновлення, а також не враховують необхідності інтеграції транспортного комплексу України до транспортної системи ЄС з урахуванням отримання Україною статусу кандидата на вступ до ЄС.

Таким чином, важливим і актуальним є питання суттєвого вдосконалення галузевих програмних документів та розроблення нових програмних документів у сферах галузі транспорту з метою вдосконалення державної політики у пріоритетних напрямках, визначення послідовності дій для розв’язання виявлених проблем, досягнення поставлених цілей розвитку у відповідних сферах галузі транспорту за результатами виконання запланованих взаємопов’язаних завдань і заходів.

З огляду на зазначене необхідно провести комплексний аналіз, ідентифікацію та розв’язати проблеми в галузі транспорту, що існували до початку збройної агресії Російської Федерації проти України, і тих, що виникли після неї, відповідно до мети та стратегічних цілей Стратегії, що

потребуватиме вжиття державою ряду стимулюючих, регуляторних та управлінських заходів, а також мобілізації значного обсягу інвестицій.

### Мета, стратегічні цілі, структура, механізм, етапи та фінансове забезпечення реалізації Стратегії

Під час розроблення цієї Стратегії використано збалансований підхід, що забезпечує реагування на ризики, спричинені збройною агресією Російської Федерації проти України, а також на майбутнє прогнозоване зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів.

Ця Стратегія визначає напрями відновлення та розвитку у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та внутрішнього водного, авіаційного транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, безпеки на транспорті, використання повітряного простору України, альтернативних видів палива на транспорті, надання послуг поштового зв'язку, а також у сфері розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатації, інших суміжних сферах (далі — сфери транспорту) галузі транспорту.

Стратегія є основним програмним рамковим документом розвитку галузі транспорту, що визначає курс формування та реалізації політики у відповідних сферах транспорту на середньостроковий період, пріоритетні напрями комплексного розвитку транспортної системи та транспортних технологій, напрями реформування галузі та забезпечення ефективного державного управління, а також основні напрями розвитку галузі транспорту на період до 2030 року та є орієнтиром спрямування і мобілізації приватного фінансування для потенційних інвесторів.

Інші програмні документи у сферах транспорту, плани роботи Мінінфраструктури, центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України — Міністра розвитку громад та територій України, інших органів влади, підприємств, установ, організацій повинні відповідати положенням цієї Стратегії.

Метою Стратегії є відновлення транспортної системи, яка постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, на якісно вищому рівні, подальша її розбудова відповідно до політики та стандартів ЄС, зокрема вимог сталої, інклюзивної та стійкої до криз мобільності транспорту, інтеграція до транспортної мережі ЄС та світової транспортної мережі, досягнення здатності забезпечити належний рівень безпеки руху, задовольнити потреби населення та бізнесу в

транспорті та мобільності, сприяти обороноздатності держави, а також конкурентоспроможності та стійкості національної економіки.

Для досягнення мети Стратегії передбачається виконання завдань за такими стратегічними цілями:

стратегічна ціль 1. Відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС;

стратегічна ціль 2. Забезпечення якісних пасажирських перевезень та безперешкодної мобільності;

стратегічна ціль 3. Безпечний, людиноцентричний, екологічний та енергоефективний транспорт з курсом на декарбонізацію;

стратегічна ціль 4. Досягнення інституційної спроможності, розвиток людського капіталу та забезпечення ефективного управління у галузі транспорту.

Стратегія реалізується двома етапами (перший етап — протягом 2025—2027 років та другий — протягом 2028—2030 років) шляхом здійснення заходів за відповідними напрямками, передбаченими операційними планами заходів з реалізації Стратегії на трирічні періоди (2025—2027 роки та 2028—2030 роки), відповідно до яких визначаються заходи, відповідальні за реалізацію таких заходів, строки та індикатори їх виконання.

Операційні плани заходів з реалізації Стратегії містять заходи, в яких згруповано сфери транспорту за такими напрямками:

ефективне управління відновленням та розвитком галузі транспорту;

залізничний транспорт;

автомобільний транспорт та дорожнє господарство;

морський та внутрішній водний транспорт;

авіаційний транспорт;

мультимодальні перевезення і транспортна логістика;

громадський транспорт та безперешкодна мобільність.

Ця Стратегія має змішану, вертикально та горизонтально орієнтовану структуру. Складові Стратегії мають таку структуру: загальна проблематика — мета — стратегічні цілі — деталізовані проблеми — завдання — очікувані результати, що спрямована на досягнення синергетичного ефекту розвитку галузі транспорту. Заходи операційних планів заходів з реалізації Стратегії згруповані за зазначеними напрямками і спрямовані на виконання завдань Стратегії для поетапного розв'язання відповідних проблем та з метою досягнення очікуваних результатів на кожному етапі, що сприятиме комплексному досягненню стратегічних



цілей та мети Стратегії. Зазначені заходи передбачають удосконалення правового регулювання відносин у галузі транспорту, стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів ключових суб'єктів господарювання державного сектору економіки, галузевих стратегічних та програмних документів.

Пріоритети та завдання Стратегії в частині розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатації деталізуються в Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року.

Передбачається також розроблення Стратегії розвитку сфери цивільної авіації та використання повітряного простору до 2030 року, Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту, Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування.

Фінансове забезпечення реалізації стратегічних та програмних документів, інших заходів, передбачених операційними планами заходів з реалізації Стратегії, може здійснюватися за рахунок коштів, передбачених у рамках реалізації пропозиції Європейської Комісії щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу про створення Українського фонду, зокрема за рахунок 350 млн. євро, передбачених Планом України, схваленим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 березня 2024 р. № 244 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 32, ст. 2035), на будівництво, реконструкцію, відновлення, модернізацію та оновлення пошкоджених та зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури відповідно до цієї Стратегії, частину з яких буде спрямовано на регіональний рівень (як частина індикатора розділу “Децентралізація” Плану України щодо спрямування 20 відсотків на субнаціональний рівень), зокрема, у таких секторах:

- залізничний транспорт;
- морське та річкове судноплавство;
- дорожнє господарство;
- авіаційний транспорт;
- пункти перетину кордону.

Джерелом фінансового забезпечення реалізації цієї Стратегії операційних планів заходів з її реалізації також можуть бути кошти приватних інвесторів у рамках реалізації інвестиційних проектів із застосуванням механізму державно-приватного партнерства, власні кошти суб'єктів господарювання, а також інші не заборонені законодавством джерела.

Визначення необхідної кількості фінансових, матеріально-технічних, людських та інших ресурсів, розроблення фінансово-економічних розрахунків до програмних та стратегічних документів, документів, імплементація яких передбачає видатки з державного бюджету та розроблення яких задеклароване і передбачене операційними планами заходів, здійснюється у процесі розроблення та погодження таких документів в установленому порядку.

Включення заходів та інвестиційних проектів до зазначених стратегічних та програмних документів, а також стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів ключових суб'єктів господарювання державного сектору економіки здійснюється в такій послідовності:

перша черга — заходи та інвестиційні проекти, здійснення яких необхідне для невідкладного подолання наслідків збройної агресії Російської Федерації проти України, зокрема руйнувань та пошкоджень транспортної інфраструктури, які призводять до утворення дефіциту пропускної спроможності на пріоритетних для логістики ділянках (зокрема, у напрямку кордонів з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова і підконтрольних Україні морських портів);

друга черга — заходи та інвестиційні проекти, здійснення яких необхідне для подолання довгострокової відсутності технічного обслуговування та ремонту існуючої транспортної інфраструктури (за умови, що збереження її в поточному стані не суперечить пріоритетам цієї Стратегії);

третья черга — заходи та інвестиційні проекти, здійснення яких необхідне для покращення існуючої або розвитку нової транспортної інфраструктури, підлягають включенню до відповідних програмних документів, стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів ключових суб'єктів господарювання державного сектору економіки у сферах транспорту за умови їх відповідності пріоритетам цієї Стратегії.

Пріоритизація інвестиційних проектів у галузі транспорту є також невід'ємною частиною загальнодержавної реформи управління публічними інвестиціями, яка здійснюється на виконання плану заходів з реалізації Дорожньої карти реформування управління публічними інвестиціями на 2024—2028 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 червня 2024 р. № 588 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 63, ст. 3773), та повинна узгоджуватися із зазначеною Дорожньою картою.

Ця Стратегія враховує та відповідає положенням:

Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII (далі — Угода про асоціацію);

Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, ратифікованої Законом України від 17 лютого 2022 р. № 2067-IX;

Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованої Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96;

Конвенції про права осіб з інвалідністю, ратифікованої Законом України від 16 грудня 2009 р. № 1767-VI;

Паризької угоди, ратифікованої Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII;

Закону України “Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року”;

Закону України “Про основні засади державної кліматичної політики”;

Указу Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722 “Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року”;

Резолюції Генеральної Асамблеї Організації Об’єднаних Націй від 25 вересня 2015 р. № 70/1 “Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року”;

Національної економічної стратегії на період до 2030 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 3 березня 2021 р. № 179 (Офіційний вісник України, 2021 р., № 22, ст. 1015);

Державної стратегії регіонального розвитку на 2021—2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695 (Офіційний вісник України, 2020 р., № 67, ст. 2155; 2024 р., № 79, ст. 4627);

Стратегії продовольчої безпеки України на період до 2027 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 липня 2024 р. № 684 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 70, ст. 4220);

Національного плану дій з реалізації Конвенції про права осіб з інвалідністю на період до 2025 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 285 (Офіційний вісник України, 2021 р., № 31, ст. 1805);

Національної стратегії із створення безбар’єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. № 366 (Офіційний вісник України, 2021 р., № 36, ст. 2154);

Плану України, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 березня 2024 р. № 244 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 32, ст. 2035);

Стратегії енергетичної безпеки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4 серпня 2021 р. № 907 (Офіційний вісник України, 2021 р., № 64, ст. 4071);

Національного плану дій з енергоефективності на період до 2030 року, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1803 (Офіційний вісник України, 2022 р., № 8, ст. 439);

Стратегії формування та реалізації державної політики у сфері зміни клімату на період до 2035 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2024 р. № 483 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 54, ст. 3228);

операційного плану заходів з реалізації у 2024—2026 роках Стратегії формування та реалізації державної політики у сфері зміни клімату на період до 2035 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2024 р. № 483;

Національного плану з енергетики та клімату на період до 2030 року, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 червня 2024 р. № 587 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 63, ст. 3775);

Національного плану дій з відновлюваної енергетики на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13 серпня 2024 р. № 761 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 77, ст. 4554);

Регламенту (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 р. щодо керівних принципів Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі, внесення змін до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та про скасування Регламенту (ЄС) № 1315/2013, а також пріоритетам сталої мобільності та транспорту, в тому числі його кліматичної нейтральності, які в ЄС розвинуті і деталізовані в Європейському зеленому курсі (European Green Deal, 2019), Стратегії сталої та розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy, 2020), Європейському законі про клімат (European climate law, 2021), Пакеті заходів для ефективної та зеленої мобільності (Package of Measures for Efficient and Green Mobility, 2021) тощо.

Операційні плани заходів з реалізації цієї Стратегії повинні узгоджуватися та відповідати положенням зазначених документів.

### Стратегічні цілі та характеристики їх досягнення

Стратегічна ціль 1. Відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС

## Поточний стан

Галузь транспорту є однією з галузей національної економіки, яка найбільше постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, тимчасової окупації частини території України, руйнування та пошкодження транспортної інфраструктури, блокування більшості морських портів, закриття повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладено на Україну, для цивільної авіації тощо.

Так, відповідно до Державної стратегії регіонального розвитку на 2021—2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695, внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України руйнувань зазнали автомобільні дороги протяжністю 25,4 тис. кілометрів, 344 мости і мостових переходи на автомобільних дорогах державного та місцевого значення; пошкоджено 2862 та знищено 2891 майновий об'єкт залізничної транспортної інфраструктури та залізничного рухомого складу.

Крім того, внаслідок тимчасової окупації та блокади морських портів, закриття повітряного простору України для польотів цивільної авіації, частка міжнародних перевезень наземним транспортом збільшилася з 48 відсотків у 2021 році до 68 відсотків у 2022 році, а інтенсивність вантажопотоків через ділянку державного кордону України з державами — членами ЄС у 2022 році збільшилася порівняно з 2021 роком у середньому на 21 відсоток, що призвело до зростання рівня зношеності автомобільних доріг та залізничної інфраструктури у прикордонних регіонах, загострення проблеми невідповідності прикордонної інфраструктури на ділянці державного кордону України з державами — членами ЄС сучасним потребам.

Проте внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України відбулося подальше скорочення державного фінансування утримання та модернізації транспортної інфраструктури.

Так, впродовж 2018—2023 років виконано роботи на 8329,3 кілометра автомобільних доріг, у тому числі будівництво та реконструкція — 131,9 кілометра; капітальний ремонт — 476,4 кілометра; поточний середній ремонт — 7721 кілометр. На даний час функціонування державного дорожнього фонду вкрай нестабільне, зокрема у 2022 році надходження до зазначеного фонду були відсутні, а у 2024 році надходження, що є джерелами формування такого фонду, в повному обсязі зараховували до загального фонду державного бюджету, внаслідок чого відсутнє цільове фінансування дорожнього господарства, що спричинило зупинку багатьох проектів будівництва та ремонту.

Оновлення залізничної інфраструктури та рухомого складу здійснюється здебільшого за рахунок власних коштів АТ “Укрзалізниця”. Протягом 2018—2023 років оновлено 7445,64 кілометра залізничних колій та 6291 комплект стрілочних переводів, що потребувало значних фінансових ресурсів товариства, але повною мірою не дозволило покрити всі потреби в утриманні залізничної мережі та своєчасному оновленні рухомого складу.

Фінансування розвитку та модернізації залізничної інфраструктури, закупівлі та модернізації залізничного рухомого складу здійснюється також за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, а також частково з державного бюджету. Так, у 2021 році вперше було передбачене державне фінансування підтримки розвитку АТ “Укрзалізниця” — впродовж 2021—2022 років за кошти державного бюджету закуплено 100 пасажирських вагонів та замовлено виробництво 66 пасажирських вагонів. Також Законом України “Про Державний бюджет України на 2025 рік” передбачено бюджетне фінансування для АТ “Укрзалізниця”, у тому числі на продовження підтримки оновлення парку пасажирського рухомого складу та співфінансування проектів розвитку залізничної інфраструктури, зокрема тих, що реалізуються за рахунок структурних фондів Європейського Союзу.

Проте наявний обсяг фінансування не дозволяє покрити всі потреби в утриманні залізничної мережі та своєчасно оновлювати рухомий склад. Зокрема, через недостатнє фінансування модернізація частини колій, станом на 2024 рік залишилася незавершеною.

Досягнення річного вантажообігу портів України у 2019 році було на рівні понад 160 млн. тонн, у 2020 — 159,1 млн. тонн, у 2021 — 153,3 млн. тонн. У період воєнного стану забезпечено роботу в рамках Чорноморської зернової ініціативи — за період з 1 серпня 2022 р. по 16 червня 2023 р. пройшло 32,68 млн. тонн вантажів, 1004 судна; та Українського коридору — з вересня 2023 р. по 22 вересня 2024 р. пройшло 71,08 млн. тонн, 2612 суден, що значно менше за показники довоєнних років. Основні причини: мінування акваторії, безпекові фактори, обстріли Російською Федерацією портової інфраструктури та плавзасобів, що призвели до руйнування та/або пошкодження об’єктів портової інфраструктури, плавзасобів, інших активів та логістичної інфраструктури, що вимагає значного обсягу ресурсів на їх ремонт і відновлення, втрата портових приймальних споруд внаслідок окупації морських портів та внаслідок ракетних обстрілів, складність проведення моніторингу стану акваторій морських портів внаслідок обстрілів держави-агресора та мінної небезпеки тощо.

Існує потреба у захисті об’єктів критичної інфраструктури від ракетних обстрілів та/або атак з використанням безпілотних повітряних суден з боку Російської Федерації. Найбільш потенційно небезпечним при

цьому є руйнування або істотне пошкодження елементів конструкцій судноплавних шлюзів, що може призвести до тимчасового скидання великої маси води з верхнього б'єфу, внаслідок чого існує загроза для населення, а також загроз негативних економічних та екологічних наслідків. Так, 6 червня 2023 р. було підірвано греблю Каховської ГЕС та знищено судноплавний шлюз. Руйнування дамби мало негайний прямий вплив через повінь, оскільки були затоплені території нижньої течії, що призвело до надзвичайної ситуації, пошкодження об'єктів транспортної інфраструктури та унеможливлення здійснення судноплавства. За оцінкою Київської школи економіки, збитки, завдані транспортній інфраструктурі внаслідок підриву Каховської ГЕС, сягнули 311 млн. доларів США. Існує нагальна потреба у відновленні роботи, збільшенні ефективності та конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту, в тому числі необхідне відновлення та забезпечення розвитку судноплавства на всіх судноплавних внутрішніх водних шляхах України (р. Дніпро, Дністер, Горинь, Стир), зокрема шляхом розвитку суміжних, додаткових та потенційно ефективних напрямів використання інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

Вразливими також є автомобільні магістралі, залізничні колії, мости, тунелі та інші інженерні споруди, морські та річкові порти, авто- та залізничні вокзали і станції, а також енергетична інфраструктура, пов'язана з їх функціонуванням, зокрема тягові підстанції та контактна мережа.

Ураження транспортної мережі, доріг та колій може призвести до серйозних наслідків для цілісності транспортної системи та загальної безпеки країни. Пошкодження важливих інфраструктурних елементів порушує логістику, ускладнюючи або навіть блокуючи перевезення вантажів, загрожує безпеці пасажирів.

Крім того, транспортна система України має недостатній рівень розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичних технологій. Так, 17 листопада 2021 р. прийнято Закон України "Про мультимодальні перевезення", яким врегульовано правові та організаційні засади мультимодальних перевезень вантажів в Україні, правовий статус їх учасників, а також визначено ключові поняття у відповідній сфері, такі як мультимодальне перевезення, мультимодальний термінал, комбіноване перевезення вантажів, договір мультимодального перевезення тощо. Однак початок повномасштабної збройної агресії Російської Федерації проти України зруйнував значну частину традиційних логістичних ланцюгів, які використовувалися в мультимодальних перевезеннях, зокрема неможливим стало використання більшості морських портів, внаслідок чого зниження рівня розвитку мультимодальних перевезень від країн ЄС залишається значним.

Також існують негативні тенденції зниження швидкості руху товарної маси у міжнародному сполученні, скорочення обсягів транзитних перевезень через Україну, зменшення кількості заходів суден в порти, обмежена спроможність надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень, нездатність повною мірою задовольнити попит на вантажні перевезення автомобільним транспортом, залізничним транспортом та функціонуючими морськими портами, що негативно впливає на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Для максимального використання транспортного потенціалу необхідно створити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування та вжити заходів для забезпечення ефективної організації роботи дорожньо-транспортного комплексу країни і отримання синергетичного ефекту від поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту під час здійснення перевезень. Нагальними питаннями також є необхідність зміни зовнішніх (з метою розвитку експортного потенціалу) та внутрішніх (у зв'язку з процесами релокації підприємств та реалізацією адміністративно-територіальної реформи в Україні) логістичних маршрутів, адаптація мережі автомобільних доріг до вимог воєнного стану та повоєнного відновлення.

З огляду на закріплений у Конституції України курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію та на переорієнтацію транспортних потоків до ЄС, яка розпочалася ще до повномасштабного вторгнення Російської Федерації на територію України і суттєво прискорилося з його початком, національна транспортна система об'єктивно потребує якнайшвидшої нормативної та технічної інтеграції до транспортної системи ЄС.

Повноцінна інтеграція національної транспортної системи до європейської неможлива без гармонізації нормативно-правових та організаційних складових функціонування галузі транспорту України з такими ж складовими функціонування галузі транспорту в країнах ЄС з метою задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки країни, а також повного виконання Україною зобов'язань у галузі транспорту, які взяті нею за міжнародними договорами у зазначеній галузі. Особливо важливим є виконання вимог *acquis* ЄС в галузі транспорту в частині спрощення доступу до ринку транспортних послуг та лібералізації тарифної політики, оскільки це необхідне для створення більш сприятливого середовища для залучення приватних інвестицій в галузь транспорту.



Проблеми, які потребують розв'язання для відновлення та розвитку конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, її інтеграції до транс'європейської транспортної мережі відповідно до політики та стандартів ЄС

З огляду на поточний стан транспортної системи ключовими проблемами, які потребують розв'язання для досягнення стратегічної цілі 1, є:

недостатньо чітка пріоритизація потреб у відновленні транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України. Так, до завершення реформи управління публічними інвестиціями, яка здійснюється на виконання плану заходів з реалізації Дорожньої карти реформування управління публічними інвестиціями на 2024—2028 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 червня 2024 р. № 588 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 63, ст. 3773), необхідне вжиття заходів для забезпечення швидкого відновлення найбільш пріоритетних для держави об'єктів транспортної інфраструктури, що постраждали внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, та мінімізації ризиків суб'єктивного втручання в пріоритизацію проектів відновлення;

нестача пропускнуої спроможності транспортної інфраструктури для задоволення потреб усіх перевізників. Спостерігається перевантаженість транспортної системи на окремих ділянках, зокрема в напрямку прикордонних переходів з країнами ЄС та Молдовою, а також підконтрольних Україні морських портів, у тому числі внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, при одночасно низькому рівні завантаження інших ділянок транспортної інфраструктури, зокрема залізничної;

недостатній рівень виконання положень міжнародних договорів України та імплементації вимог *acquis* ЄС у галузі транспорту. На кінець 2024 року загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію в сфері транспорту, транспортної інфраструктури, поштових та кур'єрських послуг становив лише 58 відсотків;

недостатній рівень конкуренції на окремих ринках надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг. Проблема гостро проявляється у відсутності конкуренції на ринках пасажирських та вантажних залізничних перевезень, у тому числі через незабезпечення утворення незалежного регулятора ринку транспортних послуг, а також у недостатньому рівні конкуренції та якості послуг українських автоперевізників на внутрішньому та європейському ринках автотранспортних послуг. Також потребує унормування механізм видачі ліцензій автомобільним перевізникам для здійснення пасажирських та вантажних перевезень;

недосконалість тарифної політики у сфері надання транспортних послуг. На сьогодні державному регулюванню підлягають тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному та внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень та перевезень швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ у вагонах першого класу), аеропортові збори в іноземній валюті за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України з річним пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів включно (посадка — зліт повітряного судна, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, наднормативна стоянка повітряного судна, забезпечення авіаційної безпеки), що не відповідає вимогам *acquis* ЄС. Крім того, удосконаленню підлягає тарифна політика щодо надання спеціалізованих послуг у морських портах та порядку справляння та розмірів ставок портових зборів;

недостатній рівень відповідності ключової мережі транспортної інфраструктури стандартам та вимогам транс'європейської транспортної мережі. У середньостроковій перспективі інтеграція до транс'європейської транспортної мережі потребуватиме збільшення протяжності залізничної інфраструктури з шириною колії 1435 міліметрів, поступового впровадження Європейської системи управління залізничним рухом (European Rail Traffic Management System, ERTMS), модернізації існуючої залізничної інфраструктури з шириною колії 1520 міліметрів, мережі автомобільних доріг, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, морських портів та аеропортів, зокрема для імплементації вимог оновленого Регламенту про керівні принципи ЄС щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі (Регламент (ЄС) 1679/2024 від 13 червня 2024 р.);

недостатній рівень гармонізації національної системи технічного регулювання у галузі транспорту з європейськими стандартами. Так, у галузі транспорту Україна зобов'язана імплементувати положення понад 100 вимог *acquis* ЄС, зокрема щодо процедур технічного контролю, технічних специфікацій та оперативної сумісності, технічних вимог до транспортних засобів та інфраструктури;

недостатній рівень розвитку мультимодальних перевезень та транспортної логістики. У країнах — членах ЄС рівень контейнеризації перевезень вантажів становить 35—55 відсотків загального обсягу перевезень. На сьогодні в Україні такий обсяг становить менше ніж 4 відсотки. Стратегією акціонерного товариства “Українська залізниця” на 2019—2023 роки, погодженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591, було заплановано суттєве збільшення перевезення вантажів у контейнерах з рівня 400 тис. TEU на рік до 1616 тис. TEU на рік (базовий сценарій) до 2030 року, однак внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України запланованих

показників не досягнуто. Тож вони потребують перегляду, розроблення нових шляхів досягнення переглянутих показників з урахуванням адаптації до умов, що склалися. Крім того, потребує удосконалення нормативно-правова база у сфері мультимодальних перевезень та транспортної логістики;

нездатність існуючої мережі пунктів пропуску через державний кордон та прикордонної транспортної інфраструктури задовольнити потреби у перевезеннях через кордон України з ЄС та Молдовою. Обсяги перевезень у напрямку західного кордону суттєво зросли з початком збройної агресії Російської Федерації проти України, спостерігається збільшення часу очікування перетину кордону, існують затримки та недосконалість процедур з оформленням та оглядом вантажів. Так, зокрема, за даними експериментального проекту з впорядкування черговості прибуття автомобільних транспортних засобів до міжнародних та міждержавних пунктів пропуску через державний кордон України з використанням електронної системи “Електронна черга перетину кордону” (далі — електронна черга), на деяких пунктах пропуску через державний кордон час очікування перетину кордону становить понад сім діб;

необхідність подальшого розвитку потужностей українських дунайських портів. Порти Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені є одним з альтернативних маршрутів експорту української продукції до країн ЄС (через країни ЄС до третіх країн) в умовах руйнування, блокади та/або окупації більшості морських портів, а також забезпечення безперебійності вантажних перевезень в напрямку дунайських портів іншими видами транспорту. У зв'язку з цим українські дунайські порти мають значне навантаження: вантажообіг збільшився до 32 млн. тонн у 2023 році, що в шість разів більше, ніж у 2021 році. Незважаючи на зниження обсягів перевалки у 2024 році, в умовах відсутності діяльності у більшості морських портів України, питання розвитку дунайських портів залишається актуальним;

критичне зменшення кількості українських морських суден та суден внутрішнього плавання. Кількість українських суден зменшується через їх фізичне знищення або пошкодження внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та через економічні фактори;

недостатній рівень спроможності технічного обслуговування та ремонту транспортної інфраструктури для підтримання її в належному стані та подальшої модернізації, в тому числі через нестачу фінансування, критичних матеріалів та обладнання;

недостатній рівень захищеності від обстрілів з боку Російської Федерації об'єктів критичної інфраструктури транспорту;

руйнація судноплавних гідротехнічних споруд внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, зокрема зупинення судноплавства на р. Дніпро нижче Запорізького судноплавного шлюзу через підрив військами Російської Федерації Каховської ГЕС.

Завдання, спрямовані на розв'язання проблем

Завдання, що спрямовані на досягнення стратегічної цілі 1:

проведення аналізу та пріоритизації потреб у відновленні транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, для уникнення суб'єктивного втручання у процес планування робіт, відновлення транспортної інфраструктури з фокусом на пріоритетну реалізацію інфраструктурних проектів для подолання дефіциту пропускної спроможності, зокрема пріоритизацію інвестицій в транс'європейську транспортну мережу;

гармонізований розвиток припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) і пропускної спроможності морських портів з урахуванням розвитку інфраструктури Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби;

забезпечення стійкості та живучості транспортної інфраструктури України перед актами агресії та негативними явищами техногенного характеру шляхом розвитку основних та альтернативних логістичних маршрутів, впровадження електронних систем з високим ступенем захисту тощо;

приведення законодавства України у сферах залізничного транспорту, торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, надання послуг автомобільним транспортом та будівництва автомобільних доріг у відповідність з міжнародними зобов'язаннями, вимогами *acquis* ЄС;

поступове створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС і його державами — членами, що ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього природного середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, офіційній державній статистичній інформації, відповідає правилам стосовно соціальних основ та функціонує на засадах вільного доступу до ринку авіаперевезень та на рівних умовах конкуренції;

реформування системи державного регулювання природних монополій у галузі транспорту, в тому числі на залізничному транспорті, зокрема, шляхом створення незалежного регулятора відповідно до вимог *acquis* ЄС;

підвищення ефективності використання залізничної інфраструктурної мережі з використанням результатів аналізу наявних та перспективних транспортних потоків, зокрема визначення джерел фінансування соціально важливої залізничної інфраструктури, яка є недостатньо завантаженою;

забезпечення можливості розвитку українських підприємств галузі транспорту для підвищення конкурентоздатності на міжнародному ринку;

відновлення українського торговельного флоту та судноплавних гідротехнічних споруд за передовими світовими зразками, в тому числі практикою держав — членів ЄС;

створення конкурентних умов роботи морських портів та інфраструктури внутрішніх водних шляхів України та покращення умов доступу приватних інвестицій для їх розвитку (в тому числі шляхом збалансування дивідендної політики, переходу до більш ефективної моделі управління портами з чітко розподіленими обов'язками між державними органами та приватним сектором тощо);

реалізація структурної реформи АТ “Укрзалізниця” відповідно до вимог *acquis* ЄС із забезпеченням фінансового, функціонального та організаційного розділення діяльності оператора інфраструктури та перевізників (окремо з вантажних та пасажирських перевезень), а також розмежування функцій з державного і господарського управління, зокрема із забезпеченням незалежності оператора інфраструктури відповідно до вимог *acquis* ЄС;

забезпечення створення рівних, недискримінаційних та прозорих умов доступу до ринку надання транспортних послуг усіма видами транспорту (в тому числі ліцензування такої діяльності відповідно до вимог *acquis* ЄС у галузі транспорту, включаючи створення органу з ліцензування на залізничному транспорті) з урахуванням інтересів громадян, бізнесу та сталого функціонування національної транспортної системи;

впровадження прозорих, недискримінаційних та ефективних тарифних моделей, які відповідають принципам *acquis* ЄС, для забезпечення виконання довгострокових зобов'язань із розвитку інфраструктури, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення, в тому числі для спрощення реалізації проектів публічно-приватного партнерства;

розвиток та технічне обслуговування залізничних, автомобільних маршрутів та внутрішніх водних шляхів, включених до індикативних карт транс'європейської транспортної мережі, в тому числі з урахуванням ролі транспортних систем міст (“міських вузлів”), а також пропозицій, висловлених сусідніми державами — членами ЄС. Участь в управлінні транс'європейською транспортною мережею, зокрема, у консультативних форумах відповідних Європейських транспортних коридорів;

забезпечення технологічної сумісності національної транспортної системи з транс'європейською транспортною мережею на основних напрямках (маршрутах) перевезень;

запровадження сучасних стандартів та підходів на усіх етапах життєвого циклу автомобільних доріг;

наближення технічного регулювання в сфері залізничного транспорту до європейських практик;

забезпечення відповідності інфраструктури аеропортів та аеронавігаційної системи стандартам та рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, ICAO) та вимогам *acquis* ЄС у сфері авіації;

забезпечення функціональної прийнятності мережі автомобільних доріг загального користування шляхом їх відновлення та розвитку з урахуванням інтеграції української мережі автомобільних доріг до європейської;

забезпечення комплексного вирішення проблемних питань мультимодальних перевезень, удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури та логістичних інструментів;

збільшення частки контейнерних перевезень та стимулювання розвитку контрейлерних перевезень;

оцінка доцільності розширення використання інструментів державно-приватного партнерства під час реалізації інвестиційних проектів у галузі транспорту, в тому числі з урахуванням розвитку автомобільних доріг на основі моделей, розроблених у країнах — членах ЄС;

підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту за рахунок усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її інтеграції до міжнародної транспортної мережі, впровадження електронної форми інформації про вантажні перевезення;

впровадження електронної системи збору плати за проїзд та використання транспортної інфраструктури для вантажного транспорту;

імплементация законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту, зокрема Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватися для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС, Регламенту Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1072/2009 від 21 жовтня 2009 р. про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень, Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення

змін до регламентів Ради (ЄС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85, Директиви (ЄС) 2020/1057 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 р. про встановлення спеціальних правил щодо Директиви 96/71/ЄС і Директиви 2014/67/ЄС стосовно відрядження водіїв на автомобільному транспорті та внесення змін до Директиви 2006/22/ЄС щодо вимог до її виконання та Регламенту (ЄС) № 1024/2012;

розширення потужностей Дунайського морського кластеру, створення інфраструктури для збільшення обсягів вантажообігу через р. Дунай, включаючи інфраструктуру портів, будівництво та реконструкцію автомобільних доріг та забезпечення залізничних перевезень в регіоні;

забезпечення відновлення повітряного руху у повітряному просторі України та над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладено на Україну;

розширення мережі міжнародних повітряних сполучень;

подальша розбудова мережі пунктів пропуску через державний кордон та підвищення їх пропускної спроможності;

спрощення формальностей під час здійснення міжнародних перевезень вантажів та пасажирів і полегшення обміну даними, пов'язаними з транспортом, шляхом узгодження з відповідними вимогами асquis ЄС, через інтеграцію ІТ-систем із системами ЄС та впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу “єдиного вікна” для технологій та процедур контролю, а також впровадження рекомендацій Міжнародної морської організації щодо створення Морського єдиного вікна;

збільшення пропускної спроможності на пунктах пропуску шляхом цифровізації процесу перетину транспортом державного кордону та подальшого спрощення процедур прикордонного контролю шляхом застосування ефективних цифрових технологій і процесів;

наращення пропускної спроможності і ефективності залізничної та автомобільної інфраструктури в напрямку кордонів України з країнами ЄС, Молдовою;

відновлення судноплавства на всій протяжності української частини р. Дніпро та на інших судноплавних ділянках внутрішніх водних шляхів України (зокрема р. Дністер, Горинь, Стир);

стимулювання державою відновлення та розвитку вітчизняного виробництва критичних для відновлення, технічного обслуговування та модернізації транспортної інфраструктури будівельно-ремонтних матеріалів та обладнання, залучення національних ресурсів та існуючого потенціалу вітчизняної машинобудівної галузі до реалізації проектів відновлення та розвитку транспортної інфраструктури;

створення можливостей експлуатації об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту для розвитку суміжних, додаткових та потенційно ефективних напрямів її використання (рекреація, туризм, реабілітація та оздоровлення, спортивна інфраструктура на річках тощо);

забезпечення захисту стратегічних об'єктів інфраструктури транспорту від авіаційних, ракетних обстрілів, атак з використанням безпілотних повітряних суден, інших актів агресії з боку Російської Федерації.

### Очікувані результати

Очікуваними результатами досягнення стратегічної цілі 1 є:

проведення пріоритизації проектів відновлення транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України;

забезпечення пропускнуої спроможності транспортної інфраструктури України, достатньої для задоволення потреб усіх перевізників, та підвищення ефективності використання існуючої транспортної мережі;

забезпечення можливості надання транспортних послуг у разі настання негативних явищ техногенного характеру або явищ, пов'язаних із збройною агресією Російської Федерації проти України, та розвиток пропускнуої спроможності для організації військової мобільності та її поступової інтеграції з Планом дій ЄС щодо військової мобільності 2.0, запропонованим 10 листопада 2022 р. Європейською Комісією та Верховним представником Європейського Союзу;

приведення законодавства у сферах залізничного транспорту, торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, надання послуг автомобільним транспортом та будівництва автомобільних доріг у відповідність з вимогами acquis ЄС та міжнародних договорів України;

застосування вимог та стандартів актів законодавства ЄС, зазначених у Додатку I до Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами — членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, ратифікованої Законом України від 17 лютого 2022 р. № 2067-IX, імплементованих в законодавство України відповідно до передбачених Угодою перехідних періодів.

створення спільного авіаційного простору між Україною та державами — членами ЄС відповідно до передбачених Угодою між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, ратифікованою Законом України від 17 лютого 2022 р. № 2067-IX, перехідних періодів;



створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень;

створення умови для подальшої лібералізації ринку транспортних послуг, розвитку недискримінаційної відкритої конкуренції та гарантування перевізникам та операторам рівноправного, відкритого, недискримінаційного і прозорого доступу до транспортної інфраструктури відповідно до вимог *acquis* ЄС;

забезпечення чесної конкуренції та підвищення якості послуг українських автоперевізників на європейському ринку автотранспортних послуг. Прийняття відповідного законодавства та впровадження європейських правил доступу до діяльності транспортного оператора пасажирських та вантажних перевезень згідно з відповідними критеріями ЄС (позитивна репутація, фінансова стабільність, професійна компетентність, ефективне та стабільне представництво);

забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень;

створення конкурентних умов для виконавців дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, технічного обслуговування, впровадження системи незалежного контролю якості їх виконання;

забезпечення шляхом реалізації інвестиційних проєктів, в тому числі на умовах державно-приватного партнерства, збільшення обсягів перевезень та підвищення їх ефективності у відповідних сегментах ринку, а також зміцнення довіри громадськості до моделі державно-приватного партнерства в транспортному секторі;

впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики відповідно до вимог *acquis* ЄС;

забезпечення розвитку залізничних, автомобільних маршрутів та внутрішніх водних шляхів, транспортних систем міст (“міських вузлів”), у тому числі включених до індикативних карт транс’європейської транспортної мережі;

забезпечення поступового наближення залізничної інфраструктури на основних напрямках до стандартів ключової та розширеної транс’європейської транспортної мережі;

забезпечення поступової інтеграції української водної транспортної системи до європейської;

успішна інтеграція мережі автомобільних доріг України до європейської;

забезпечення технологічної сумісності національної транспортної системи з транс'європейською транспортною мережею на основних напрямках (маршрутах) перевезень;

забезпечення з використанням системи національних технічних норм і стандартів у сфері залізничного транспорту можливості його технічної інтеграції до залізничної мережі ЄС;

приспосовування модернізованої інфраструктури аеропортів до прийому новітніх типів повітряних суден;

удосконалення підходів до проектування, будівництва та утримання автомобільних доріг та залізничної інфраструктури з урахуванням кращих світових практик та європейських стандартів;

підвищення ефективності мультимодальних перевезень і забезпечення розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;

досягнення включення одного з морських портів України до топ-150 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів;

забезпечення збільшення обсягів перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку нових транзитних транспортних маршрутів (за умови завершення збройної агресії Російської Федерації проти України та відновлення сталого судноплавства в Чорному морі);

забезпечення досягнення до 2030 року частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях не нижче 20 відсотків загального обсягу перевезень;

забезпечення достатнього обсягу критичних матеріалів та обладнання для відновлення, технічного обслуговування та модернізації транспортної інфраструктури;

запровадження електронної системи збору плати за проїзд за використання транспортної інфраструктури для вантажного автомобільного транспорту;

імплементация вимог acquis ЄС щодо автомобільного транспорту та узгодження із стандартами ЄС з метою подальшої гармонізації із соціальними та ринковими правилами ринку перевезень ЄС (вантажних та пасажирських) та подальшої лібералізації міжнародних перевезень;

збільшення потужності Дунайського морського кластера, створення в регіоні інфраструктури для збільшення обсягів вантажообігу через р. Дунай;

відновлення авіасполучення та розширення мережі міжнародних повітряних сполучень, забезпечення поступового збільшення пасажиропотоку через аеропорти України;

розбудова та розширення мережі пунктів пропуску через державний кордон, збільшення їх пропускної спроможності;

скорочення часу обробки вантажів та здійснення формальностей шляхом спрощення адміністративних процедур та електронного обміну даними під час міжнародних перевезень; запровадження ІТ-сервісів, які забезпечують обмін даними з ІТ-системами ЄС, інтеграцію процесів як між національними контролюючими органами, так і з іноземними партнерами;

збільшення пропускної спроможності залізничної інфраструктури, зокрема в напрямку прикордонних переходів з державами — членами ЄС та Молдовою, та ефективність залізничної системи завдяки розбудові нової інфраструктури з шириною колії 1435 міліметрів та поступовому впровадженню на ній Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS), а також модернізації існуючої залізничної інфраструктури з шириною колії 1520 міліметрів. Вжиття заходів із забезпечення синергії між інфраструктурними мережами з шириною колії 1435 міліметрів та 1520 міліметрів для уникнення фрагментації залізничної транспортної системи України;

забезпечення функціональної прийнятності мережі автомобільних доріг загального користування, зокрема шляхом розширення та модернізації мережі автомобільних доріг транс'європейської транспортної мережі в напрямку кордонів України з країнами ЄС, Молдовою для задоволення попиту в перевезеннях через кордон України із зазначеними країнами;

зростання обсягу обробки вантажів у морських портах України до 160 млн. тонн на рік;

забезпечення приєднання України до морського “Блакитного поясу” навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами (“блакитний пояс”) та створення відповідних портових потужностей (“блакитні смуги”), забезпечення запровадження систем Європейського агентства з морської безпеки (European Maritime Safety Agency, EMSA), в тому числі SafeSeaNet;

забезпечення відновлення та модернізації Каховського судноплавного шлюзу, поліпшення судноплавних характеристик на всіх судноплавних внутрішніх водних шляхах України та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів;

задоволення потреби у транспортних перевезеннях морськими та внутрішніми водними шляхами у результаті забезпечення необхідної кількості українських суден, забезпечення судноплавними гідротехнічними спорудами безпеки судноплавства та ефективного користування внутрішніми водними шляхами;

створення умов для забезпечення можливості експлуатації об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту для розвитку суміжних,

додаткових та потенційно ефективних напрямів її використання (рекреація, туризм, реабілітація та оздоровлення, спортивна інфраструктура на річках тощо);

підвищення стійкості стратегічних об'єктів інфраструктури транспорту перед актами агресії Російської Федерації, зокрема авіаційними атаками, ракетними обстрілами, атаками безпілотних повітряних суден, та мінімізація негативних наслідків від таких атак.

Стратегічна ціль 2. Якісні пасажирські перевезення та безперешкодна мобільність

### Поточний стан

На сьогодні пасажирські перевезення характеризуються недостатнім рівнем якості послуг через системну відсутність інвестицій, застарілий рухомий склад, невідповідність пасажиромісткості автобусів обсягам пасажиропотоків, неофіційна діяльність великої кількості перевізників тощо. Управління розвитком мережі транспортного сполучення між регіонами України також є недостатньо ефективним, а пропозиція на ринку пасажирських перевезень не відповідає потребам населення за кількістю та якістю.

Протягом 2018—2023 років вжито ряд заходів до підвищення рівня якості пасажирських перевезень різними видами транспорту. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 19 травня 2021 р. № 491 (Офіційний вісник України, 2021 р., № 42, ст. 2544) внесено зміни до Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом з метою запровадження Регламенту (ЄС) 2021/782 про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту, зокрема зобов'язано пасажирських перевізників розробити та запровадити системи управління якістю.

У частині безбар'єрності автомобільного та міського електричного транспорту для підвищення рівня користування транспортом особами з інвалідністю та іншими маломобільними групами населення Мінінфраструктури прийнято наказ від 24 липня 2024 р. № 688 “Деякі питання щодо використання автобусів за видами сполучень, режимами руху та протяжністю маршрутів, за параметрами пасажиромісткості, комфортності, технічних та екологічних показників”, яким, зокрема, затверджено вимоги щодо використання автобусів за видами сполучень, режимами руху та протяжністю маршрутів, параметрами пасажиромісткості, комфортності, технічних та екологічних показників, які стосуються таких параметрів доступності, як наявність місць для осіб пріоритетної категорії, низька підлога, обладнання не менше одних дверей відкидним посадковим пристроєм, зовнішні звукові інформатори номера та кінцевих зупинок маршруту, текстові та звукові системи у салоні для оголошення зупинок.

Однак законодавство щодо якості пасажирських перевезень продовжує потребувати подальшого розвитку та вдосконалення. Також важливо враховувати права пасажирів і потреби в доступності для всіх пасажирів, у тому числі для маломобільних груп населення.

Крім того, для підвищення мобільності населення необхідними є подальша розбудова безпечної інклюзивної інфраструктури та поліпшення сполучення між регіонами, територіальними громадами та населеними пунктами, забезпечення доступності перевезень для жителів віддалених населених пунктів, малозабезпечених, людей похилого віку, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Так, у сільській місцевості та віддалених районах покращення сполучення громадського транспорту необхідне для гарантування безперешкодного доступу до мобільності для всіх. Транспортна політика та законодавство мають враховувати всі групи користувачів і працівників.

Доступність та зручність інфраструктури та рухомого складу також є важливою ціллю для країни, особливо враховуючи наслідки війни, збільшення травм та ампутацій як серед ветеранів війни, так і серед цивільного населення. З метою досягнення такої цілі здійснюються заходи із створення безбар'єрного доступу до об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, зокрема відповідно до Національного плану дій з реалізації Конвенції про права осіб з інвалідністю на період до 2025 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 285, Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. № 366, інших програмних документів у зазначеній сфері (пристосування пасажирських вокзалів, у тому числі обладнання їх тактильними, візуальними та іншими елементами доступності, закупівля відповідного рухомого складу тощо).

Водночас, на даний час переважна частина громадського транспорту (автобуси, тролейбуси, трамваї), а також транспорту міжміського, міжнародного пасажирського авто- та залізничного сполучення не відповідає вимогам безбар'єрності, що унеможливорює перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (відсутні пандуси, облаштовані місця для осіб з числа маломобільних груп населення, вказівники, звукові сигнали, титрована інформація тощо). Тож необхідна зміна ставлення та підходів до проектування вуличного простору, інфраструктури та вимог до пасажирських перевезень.

Недостатнім порівняно з державами — членами ЄС є рівень розвитку в Україні велосипедної мобільності. Так, у Нідерландах, площа яких значно менша за площу України, загальна протяжність велодоріжок становить більше 35 000 кілометрів. Згідно з опитуванням Євробарометра

(інструмент опитування, який використовується Європейською комісією, Європейським парламентом та іншими інституціями та агентствами ЄС для регулярного моніторингу стану громадської думки в Європі щодо питань, пов'язаних з Європейським Союзом), у 2019 році 8 відсотків громадян ЄС вважали своїм основним видом транспорту приватний велосипед або скутер (включаючи електричні), причому в окремих країнах цей показник був значно вищим середнього в ЄС (Нідерланди — 41 відсоток, Швеція — 21 відсоток і Німеччини — 15 відсотків).

Крім велосипедів, зростає популярність інших засобів мікромобільності (самокати, електросамокати, моноколеса тощо).

#### Проблеми, які потребують розв'язання для підвищення рівня мобільності та якості транспортних послуг для пасажирів

З огляду на поточний стан пасажирських перевезень та мобільність ключовими проблемами, які потребують розв'язання для досягнення стратегічної цілі 2, є:

відсутність регулярного пасажирського сполучення для частини мешканців сільської місцевості та обґрунтоване загальне бачення мереж маршрутів. У зв'язку з реалізацією адміністративно-територіальної реформи в Україні, а саме зменшенням кількості районів багато населених пунктів стали більш віддаленими від районного центру, тож мають потребу в установленні регулярного сполучення з новими районними центрами. Крім того, майже відсутнє регулярне сполучення з прифронтовими територіями, поряд з якими ведуться бойові дії;

недостатньо розвинута система сполучення аеропортів з населеними пунктами у зоні охоплення у радіусі 200 кілометрів. Відсутність системи планування наземного доступу до аеропортів, генеральних планів довгострокового розвитку аеропортів значно ускладнює логістику та доступ до аеропортів, збільшує час на трансфер до аеропорту, внаслідок чого підвищуються загальні витрати ресурсів та час на поїздку пасажирів і знижується конкурентоспроможність авіаційного транспорту;

недостатньо ефективна система регулювання та контролю за ринком пасажирських автобусних перевезень, неофіційна діяльність великої кількості перевізників. Так, лише у 2023 році Укртрансбезпекою накладено штрафів на неліцензованих автобусних перевізників на загальну суму 93 млн. гривень, що свідчить про значний обсяг ринку неофіційних пасажирських перевезень, зазначене негативно впливає як на рівень безпеки пасажирів та якість наданих їм послуг, так і на обсяг сплати податків та зборів до бюджетів усіх рівнів;

недостатній рівень використання електричного транспорту в містах. Основні причини: застарілий рухомий склад електротранспорту та його інфраструктури, атаки Російської Федерації на енергосистему України

тощо. Станом на кінець 2023 року понад 89,3 відсотка трамвайних вагонів та понад 50 відсотків тролейбусних машин були у використанні понад 16 років, а загальна довжина трамвайних колій загального користування на всій території України (без урахування тимчасово окупованих територій) становить лише 1384 кілометри довжина тролейбусних ліній загального користування — 3206 кілометрів;

низький рівень інклюзивності інфраструктури та рухомого складу. Відповідно до інформації, опублікованої Держстатом, найвищий показник частки транспортних засобів, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення, що використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, мають тролейбуси (70,7 відсотка), тоді як найнижчий — пасажирські вагони (лише 9,3 відсотка);

формування офіційної державної статистичної інформації у галузі транспорту потребує вдосконалення з урахуванням вимог acquis ЄС в частині перевезень залізничним, морським та авіаційним видами транспорту. Існує необхідність в отриманні органами державної статистики доступу до адміністративних даних, що потребуватиме імплементації вимог acquis ЄС у галузі транспорту та транс'європейської транспортної мережі;

недосконалість системи забезпечення соціальних зобов'язань щодо пільгового перевезення окремих категорій пасажирів та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів. Кращі європейські практики, визначені Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом, не впроваджені в Україні. Крім того, потребує подальшого вдосконалення нормативно-правова база з питань надання послуг з перевезення пільгових категорій пасажирів громадським транспортом;

втрата надходжень через неефективну і непрозору систему збору виручки за надання послуг перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Автоматизована система обліку оплати проїзду запроваджена лише на деяких маршрутах міського транспорту, тому необхідно здійснювати подальше розширення використання такої системи для збільшення відповідних надходжень та зменшення частки неофіційних пасажирських перевезень;

відсутність законодавчо закріплених критеріїв якості послуг громадського пасажирського транспорту, гармонізованих з європейськими стандартами, що унеможливорює оцінювання пасажирських перевезень відповідно до міжнародної практики та, як наслідок, ускладнює покращення якості надання відповідних послуг;

застарілий рухомий склад для пасажирських перевезень. Так, станом на кінець 2023 року 82 відсотки пасажирських вагонів мали вік більше 28 років. Незважаючи на оновлення протягом останніх років частини

пасажирських вагонів, станом на сьогодні потребують заміни щонайменше 50 відсотків, що потребує обсягу коштів, який значно перевищує наявне фінансування навіть з урахуванням міжнародної фінансової допомоги;

недостатність існуючої мережі велосипедної інфраструктури як в населених пунктах, так і між ними, що становить близько 1 500 кілометрів, для забезпечення безпечного і комфортного руху велосипедистів;

відсутність закріплених на законодавчому рівні гарантій надання допомоги пасажиром у разі тривалих затримок та скасування транспортних послуг. Як наслідок — низький рівень захисту прав пасажирів, у тому числі людей похилого віку, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, відсутність гарантій, аналогічних до передбачених вимогами acquis ЄС для всіх видів транспорту (наприклад, Регламентом (ЄС) № 2021/782 про права пасажирів залізничного транспорту, Регламентом (ЄС) № 261/2004 про встановлення загальних правил щодо компенсації та допомоги пасажиром у разі відмови в посадці та скасування або тривалої затримки рейсів, Регламентом (ЄС) № 181/2011 про права пасажирів автобусного транспорту, Регламент (ЄС) № 1177/2010 про права пасажирів під час подорожей морем та внутрішніми водними шляхами тощо).

#### Завдання, спрямовані на розв'язання проблем

Завдання, що спрямовані на досягнення стратегічної цілі 2:

удосконалення мережі маршрутів транспорту загального користування та транспортної інфраструктури пасажирських перевезень на основі результатів аналізу потреб населення;

підвищення рівня якості надання послуг з перевезення пасажирів, у тому числі шляхом впровадження механізму управління якістю пасажирських перевезень;

запровадження комплексного планування надання транспортних послуг у населених пунктах та територіальних громадах як складової частини стратегічного планування розвитку транспорту на таких територіях (забезпечення ефективного і зручного приміського сполучення та сполучення між об'єктами транспортної інфраструктури (аеропорти, залізничні вокзали, морські та річкові порти, автовокзали тощо);

забезпечення організації і фінансування соціальних зобов'язань та суспільно важливих пасажирських перевезень (Public Service Obligations, PSO) автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом;

розвиток пасажирських перевезень між регіонами країни та у міжнародному сполученні, у тому числі визначення перспективних напрямів формування мережі високошвидкісних залізниць;



сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку мережі паркувальних зон (у тому числі для велосипедів) і пасажирських терміналів з урахуванням європейського досвіду щодо впровадження планів сталої міської мобільності;

створення транспортних хабів, у тому числі шляхом модернізації авто- та залізничних вокзалів, із розробленням та впровадженням вимог до їх функціонування, зокрема з урахуванням пропускнуої спроможності, а також впровадження моніторингу надання ними якісних послуг з обслуговування тієї кількості пасажирів та транспортних засобів, на які вони розраховані, та надання адміністративних даних;

стимулювання розвитку громадського електротранспорту та використання велосипедів (у тому числі шляхом облаштування велосипедної інфраструктури під час реконструкції та будівництва нових шляхопроводів та мостів) у містах та приміській зоні;

удосконалення адміністративних процедур для надання послуг з перевезень;

впровадження на законодавчому рівні проведення моніторингу доступності об'єктів інфраструктури і транспортних засобів для безперешкодного користування їх послугами особами з інвалідністю та іншими маломобільними групами населення відповідно до встановлених норм доступності;

створення дієвого і прозорого механізму здійснення контролю за додержанням перевізниками вимог законодавства;

забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування;

вжиття заходів для забезпечення доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

впровадження європейських практик щодо використання адміністративних даних для виробництва офіційної державної статистичної інформації (з урахуванням технічних та фінансових можливостей);

запровадження механізму дієвого контролю за наданням звітності на транспорті всіма суб'єктами господарювання та підвищення їх відповідальності за надання недостовірних даних;

створення ефективної і контрольованої автоматизованої системи обліку оплати проїзду пасажирями на громадському транспорті;

впровадження електронних сервісів для пасажирів, у тому числі пільгових категорій, та перевізників;

формування ефективної мережі автобусних маршрутів загального користування;

поступове оновлення пасажирського рухомого складу;

розвиток мережі велосипедних доріжок, прокладених окремо від автомобільних доріг загального користування, для забезпечення велосполучення між населеними пунктами, туристичних і рекреаційних велосипедних поїздок;

розвиток мережі туристичних маршрутів та транспортної інфраструктури, пов'язаної з розвитком внутрішнього туризму;

запровадження відповідних норм законодавства з метою вдосконалення гарантій захисту прав пасажирів усіх видів транспорту, в тому числі у разі тривалих затримок та скасування транспортних послуг.

### Очікувані результати

Очікуваними результатами досягнення стратегічної цілі 2 є:

забезпечення надання населенню високоякісних, безпечних та доступних транспортних послуг, в тому числі з туристичною чи рекреаційною метою, незалежно від місця проживання відповідно до європейських стандартів якості послуг пасажирського транспорту;

створення пасажирських терміналів та транспортних хабів, які об'єднують різні види транспорту в єдину транспортну систему для задоволення потреб пасажирів;

надання послуг з пасажирських перевезень виключно перевізниками, які мають відповідні дозвільні документи;

забезпечення розроблення та реалізації транспортних моделей міст, планів сталої міської мобільності, включаючи розбудову пасажирської інфраструктури на залізничних, автобусних станціях, в аеропортах та у портах для забезпечення ефективного поєднання перевезень індивідуальним транспортом і транспортом загального користування, оптимізації його структури відповідно до екологічності, потреб у перевезеннях, потреб осіб з інвалідністю, інших маломобільних груп населення;

збільшення частки електротранспорту та кількості велосипедів у містах та приміській зоні, забезпечення комфортного та безпечного велосполучення між населеними пунктами;

запровадження електронних сервісів для пасажирів, зокрема пільгових категорій, і перевізників, у тому числі автоматизованої системи обліку оплати проїзду на пасажирському транспорті;

збільшення до 2030 року питомої ваги транспортних засобів загального користування, що враховують потреби осіб з інвалідністю та

інших маломобільних груп населення: на міських автобусних маршрутах загального користування — до 70 відсотків, на приміських автобусних маршрутах загального користування — до 20 відсотків;

збільшення до 2030 року частки об'єктів транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, облаштованих з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, до 60 відсотків;

створення підґрунтя для стратегічного прогнозування перспектив розвитку галузі пасажирських перевезень на підставі офіційної державної статистичної інформації;

упорядкування організації та фінансування соціальних зобов'язань, суспільно важливих пасажирських перевезень відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 р. про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом;

забезпечення проведення моніторингу доступності об'єктів фізичного оточення, транспорту для безперешкодного користування маломобільних груп населення транспортними послугами відповідно до встановлених норм доступності;

приведення процедур допуску до надання транспортних послуг з перевезення пасажирів у відповідність з вимогами *acquis* ЄС;

впровадження справедливої та чесної транспортної політики з доступною, якісною та безпечною мобільністю для пасажирів, зокрема гарантія захисту пасажирів від збоїв у транспортному сполученні на всіх видах транспорту відповідно до законодавства ЄС; внесення зміни до законодавства для гарантування та захисту прав пасажирів усіх видів транспорту, у тому числі у випадку тривалих затримок та скасування транспортних послуг, а також надання допомоги пасажирам з обмеженою мобільністю відповідно до законодавства ЄС, відновлення довіри користувачів до постачальників послуг.

Стратегічна ціль 3. Безпечний, людиноцентричний, екологічний та енергоефективний транспорт з курсом на декарбонізацію

#### Поточний стан

На сьогодні безпека транспортних перевезень, у тому числі безпека дорожнього руху, є одним з ключових показників розвитку суспільства. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян.

Міжнародна спільнота приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки руху автомобільного та залізничного транспорту, мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах, а також безпеки польотів цивільної авіації, спрямованих на запобігання заподіянню шкоди життю та здоров'ю людини, майну та навколишньому природному середовищу. Лідери багатьох країн світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок аварійних подій та інцидентів на транспорті. Україна також ставить перед собою завдання щодо максимального скорочення смертності та травматизму під час перевезень всіма видами транспорту.

Потребують невідкладного вирішення питання зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

За оцінкою Світового Банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4—5 млрд. доларів США. Загалом в Україні тільки за 2023 рік сталося 23,6 тис. дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 3 тис. осіб та отримали травми 29,5 тис. осіб (в тому числі 63 дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах та інших об'єктах залізничної інфраструктури, у яких 10 осіб загинуло та ще 10 отримало травми). З розрахунку на 100 тис. населення такі показники становлять: 76 дорожньо-транспортних пригод, 10 осіб загинуло та 95 травмовано (виходячи з даних, наведених у Стратегії демографічного розвитку України на період до 2040 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2024 р. № 922 (Офіційний вісник України, 2024 р., № 91, ст. 5892), відповідно до яких орієнтовна кількість населення України (на територіях, на яких органи державної влади здійснюють свої повноваження у повному обсязі) станом на липень 2024 року становить близько 31,1 млн. осіб (за оцінкою Інституту демографії та проблем якості життя Національної академії наук).

Протягом першого півріччя 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося чотири аварійні події, в яких одна особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні. За аналогічний період 2023 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 15 аварійних подій, в яких є загиблі, травмовані та зниклі безвісти.

В умовах воєнного стану особливо необхідно дотримуватися виконання зобов'язань, узятих згідно з міжнародними договорами, стороною яких є Україна з питань торговельного судноплавства, а також вживати додаткових дієвих заходів, спрямованих на виконання Україною вимог міжнародного законодавства з питань безпеки судноплавства, пошуку і рятування на морі.

Європейським зеленим курсом (European Green Deal), Європейським законом про клімат (2021), іншими стратегічними та програмними документами ЄС поставлено амбітну ціль зменшити до 2050 року викиди парникових газів транспортом на 90 відсотків та досягти кліматичної нейтральності, для чого, зокрема, вже з 2035 року передбачено заборонити в ЄС першу реєстрацію легкових і легких комерційних автомобілів з двигунами внутрішнього згорання.

Як кандидат на членство в ЄС, з огляду на курс Європи до кліматичної нейтральності, Україна прагне забезпечити стійку та “зелену” систему мобільності та транспорту, одним з основних напрямів якої є впровадження заходів для прискореного зростання у структурі парку частки електромобілів і електробусів, оснащених виключно електродвигунами та акумуляторними батареями, плагін-гібридних електромобілів та в перспективі електромобілів з водневими паливними комірками, а також супутньої інфраструктури для зарядки та заправки транспортних засобів з нульовим і низьким рівнем викидів.

Так, Енергетичною стратегією України на період до 2050 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 квітня 2023 р. № 373 (Офіційний вісник України, 2023 р., № 47, ст. 2575), визначено стратегічні цілі її реалізації. Ціль 3 “Енергоефективність” містить заходи, здійснення яких забезпечить декарбонізацію, енергоефективність, збільшення використання відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива, зокрема розвиток інфраструктури та встановлення електрозарядних станцій для електромобілів, стимулювання використання в містах електротранспорту (муніципального та приватного), транспорту на біогазі та з водневим паливним елементом (коміркою).

З метою стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, Верховною Радою України прийнято Закон України “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів”, яким, зокрема, встановлено вимогу, що на міських автобусних маршрутах загального користування у містах із загальною чисельністю населення понад 250 тис. осіб частка електробусів та/або автобусів, оснащених двигунами внутрішнього згорання з іскровим запалюванням, що працюють виключно

на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі метані або біогазі, та/або автобусів з водневим паливним елементом (коміркою) повинна становити на 1 січня 2030 р. не менше ніж 25 відсотків, на 1 січня 2033 р. — не менше ніж 50 відсотків, якщо рішення щодо інших часток та/або інших строків не було ухвалено органами місцевого самоврядування відповідних міст.

Крім того, Законом України “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо приведення деяких норм у відповідність із Законом України “Про Митний тариф України” та уточнення окремих положень” внесені зміни до Податкового кодексу України, які передбачають ряд заходів щодо економічного стимулювання виробництва, ввезення на митну територію України та використання екологічно чистих транспортних засобів.

Водночас необхідне вжиття Україною подальших заходів щодо екологізації громадського та індивідуального автомобільного транспорту.

Внаслідок зменшення мобільності населення та споживання моторних палив через збройну агресію Російської Федерації проти України, а також суттєве подорожчання палива найближчими роками, можна очікувати деяке скорочення викидів транспортом парникових газів та забруднюючих речовин. Проте обсяг цих викидів почне зростати з відновленням економіки у післявоєнний час, що потребує запровадження системних заходів для декарбонізації транспорту, стримування зростання викидів обсягів та забезпечення в подальшому їх скорочення.

Однією з найбільш нагальних проблем, яка вкрай негативно впливає на безпечність технічного стану транспортних засобів, безпеку дорожнього руху, викиди забруднюючих речовин, парникових газів та енергоефективність автомобілів, є стрімке старіння автопарку, середній вік якого станом на початок 2023 року, за даними інформаційно-аналітичної групи AUTO-Consulting, становив 23,2 року, що більше ніж удвічі перевищує відповідний показник в ЄС. Погіршує ситуацію те, що для легкових автомобілів, які були в користуванні і ввозяться на митну територію України, досі діють екологічні норми “Євро-2”, запроваджені в ЄС майже 30 років тому, в 1995 році. Крім того, недостатнім є рівень електрифікації залізничної мережі (електрифіковано менше половини загальної протяжності залізничних колій).

У великих містах до 90—95 відсотків викидів забруднюючих речовин до атмосферного повітря припадає безпосередньо на транспорт, передусім автомобільний. Викиди парникових газів від автомобільного, авіаційного, водного транспорту та залізниці з 2016 до 2021 року зросли на 4,2 відсотка (з 24,65 до 25,68 млн. тонн CO<sub>2</sub>-еквівалента), тоді як загальні викиди парникових газів в Україні за цей період зменшилися на 5,7 відсотка, а викиди від згоряння всіх палив скоротилися на 10,9 відсотка. Викиди парникових газів автотранспортом в 2021 році становили 97,3 відсотка

сукупних викидів автомобільним, авіаційним, водним транспортом та залізницею. Викиди забруднюючих речовин автотранспортом з 2016 до 2021 року зменшилися на 3,8 відсотка (з 1608,5 до 1546,8 тис. тонн), але зросли на 7,7 відсотка з 2020 до 2021 року, що пояснюється зменшенням мобільності населення під час пандемії COVID-19 та поступовим виходом з неї.

Також проблемою є те, що більшість суден, які експлуатуються сьогодні на морських водних шляхах і внутрішніх водних шляхах України, побудовані більш як 30 років тому. Зазвичай судна експлуатуються з двигуном, встановленим ще під час будівництва. Практично весь такий флот оснащений дизельними двигунами внутрішнього згоряння та дизельними електрогенераторами для забезпечення електроенергією на судні, які не є екологічними.

Водночас морський сектор також продовжує здійснювати заходи щодо скорочення викидів парникових газів, пов'язаних з міжнародними перевезеннями водним транспортом. Так, у 2018 році Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO) прийняла Початкову стратегію із скорочення викидів парникових газів з суден, яка у 2023 році була замінена Стратегією із скорочення викидів парникових газів з суден, що передбачає мету досягнення чистих нульових викидів з суден приблизно до 2050 року.

На даний час галузь внутрішнього водного транспорту стикається з численними проблемами та викликами. Зміни клімату диктують необхідність більшої екологічності, що характеризується зменшенням (у перспективі аж до нульового рівня) обсягу викидів парникових газів і належного управління відходами з суден і забрудненими водами, а також залишками вантажу з метою забезпечення дотримання відповідних міжнародних конвенцій, до яких приєдналася або планує приєднатися Україна.

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

Також необхідним є зменшення негативного впливу автомобільних доріг і дорожньої інфраструктури на довкілля шляхом врахування розташування об'єктів екологічної мережі, шляхів переміщення (переселення) перелітних птахів під час їх міграції та скупчення, забезпечення збереження та єдності об'єктів і природних екосистем під час планування, проектування і будівництва автомобільних шляхів та інфраструктури, будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин тощо.

Досягнення цілей цієї Стратегії в частині зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище, підвищення енергоефективності транспорту та його декарбонізації забезпечується також шляхом виконання завдань та заходів та врахування пріоритетів, передбачених Законами України “Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року” та “Про основні засади державної кліматичної політики”; Стратегією енергетичної безпеки, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4 серпня 2021 р. № 907; Національним планом дій з енергоефективності на період до 2030 року, схваленим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1803; Стратегією формування та реалізації державної політики у сфері зміни клімату на період до 2035 року і операційним планом заходів з її реалізації у 2024—2026 роках, які відповідно схвалена та затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2024 р. № 483; Національним планом з енергетики та клімату на період до 2030 року, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 червня 2024 р. № 587; Національним планом дій з відновлюваної енергетики на період до 2030 року, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13 серпня 2024 р. № 761, та іншими програмними документами у відповідних сферах.

Окремим напрямом державної політики, який здійснює суттєвий вплив на безпеку на транспорті, особливо в умовах воєнного стану, є забезпечення стійкості функціонування транспортних систем та захищеності об'єктів транспортної інфраструктури від актів несанкціонованого стороннього втручання та інших загроз національній безпеці, яке досягається як у рамках цієї Стратегії, так і шляхом виконання завдань, передбачених Концепцією забезпечення національної системи стійкості, затвердженою Указом Президента України від 27 вересня 2021 р. № 479, Стратегією морської безпеки України, затвердженою Указом Президента України від 17 липня 2024 р. № 468, Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360, іншими програмними документами у відповідних сферах.



Проблеми, які потребують розв'язання для підвищення рівня безпеки на транспорті та зменшення його негативного впливу на навколишнє природне середовище

З огляду на поточний стан безпеки на транспорті та вплив на навколишнє природне середовище ключовими проблемами, які потребують розв'язання для досягнення стратегічної цілі 3, є:

невідповідність рівня безпеки перевезень всіма видами транспорту в Україні сучасним вимогам;

недостатність рівня запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання руху. Існуючий рівень впровадження в практичне застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху та здійснення нагляду за дотриманням учасниками дорожнього руху правил та вимог безпеки не забезпечує зниження аварійності та людського травматизму. Потребують поширення інтелектуальні автоматизовані системи управління дорожнім рухом, WIM-системи динамічного зважування автотранспорту, впровадження в містах автоматизованих систем керування дорожнім рухом на принципах ITS, що дозволяє інтегрувати системи метеоповіщення, інформування про стан дорожнього покриття, встановлення керованих знаків, інформування про вільні місця для паркування, зважування авто під час руху, автоматичний контроль швидкості, контроль в'їзду/виїзду на кордонах міста (класифікація транспортних засобів, номерний знак) і забезпечувати управління дорожнім рухом та інформування учасників дорожнього руху в умовах реального часу;

неефективність системи сповіщень про аварійні події на транспорті. Існуюча система сповіщень про аварійні події на транспорті не повною мірою відповідає вимогам *acquis* ЄС у частині обов'язку створення та забезпечення функціонування системи обов'язкових та добровільних сповіщень про такі події, що не дозволяє забезпечити своєчасний виклик та приїзд бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце дорожньо-транспортної пригоди для надання домедичної допомоги постраждалим у таких пригодах;

відсутність на підприємствах метрополітену заходів державного нагляду (контролю) щодо дотримання ними вимог законодавства в частині забезпечення безпеки перевезень. Ураховуючи значний обсяг пасажиропотоку у метрополітенах (зокрема, метрополітемом у містах України протягом 2023 року скористалися понад 308 млн. пасажирів, з них у м. Києві — понад 232 млн.), а також зважаючи на те, що в умовах воєнного стану станції метрополітену використовуються також як укриття цивільного захисту, незабезпечення функціонування державного нагляду (контролю) за безпекою перевезень метрополітемом призводить до значних ризиків для життя та здоров'я людей;

невідповідність законодавства у сферах сертифікації та проведення обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів сучасним стандартам безпеки та впливу на навколишнє природне середовище колісних транспортних засобів. Як наслідок — відсутність обов'язкового технічного контролю переважної частини колісних транспортних засобів, допущених до участі у дорожньому русі, що призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, в тому числі з причин технічних несправностей колісних транспортних засобів;

відсутність придорожного контролю комерційних транспортних засобів у процесі їх експлуатації, як це передбачено Директивою Європейського парламенту і Ради № 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 р. про придорожню технічну перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі, і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність;

недостатній рівень захищеності від несанкціонованого стороннього втручання в роботу транспорту, спрямованого на створення перешкод його нормальному функціонуванню (зокрема, але не виключно, терористичних актів, розкрадань та інших посягань на власність, хуліганських дій тощо), що збільшує ризики безпеки перевезень, особливо в умовах воєнного стану;

транспортні засоби перевізників та індивідуальні транспортні засоби є недостатньо енергоефективними та екологічно безпечними;

відсутність всупереч міжнародним зобов'язанням України за Паризькою угодою, а також вимогам Закону України “Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року” належного правового регулювання, інструментів та послідовних і системних заходів із реалізації ефективної державної політики у сфері маркування та регулювання істотних екологічних властивостей колісних транспортних засобів відповідно до законодавства та практик країн ЄС;

стрімке старіння автомобільного парку транспортних засобів в Україні у комерційних перевізників та приватних власників. Нові легкові автомобілі вперше реєструють у разі відповідності екологічним нормам не нижче рівня “Євро-5”, натомість легкові автомобілі, що були в користуванні і ввозяться на митну територію України, вперше реєструють навіть за відповідності нормам “Євро-2”, внаслідок чого стрімко старіє автопарк і збільшується його негативний вплив на довкілля. В Україні також не налагоджено оброблення транспортних засобів, знятих з експлуатації, що негативно впливає на безпечність технічного стану транспортних засобів, безпеку дорожнього руху, викиди забруднюючих речовин, парникових газів та енергоефективність автомобілів;

недостатній розвиток інфраструктури заправних станцій альтернативними видами екологічно сприятливих моторних палив та зарядних станцій для електромобілів. Серед причин виникнення зазначеної проблеми — скорочення мережі автомобільних газонаповнювальних компресорних станцій заправки стисненим природним газом (Compressed Natural Gas, CNG), станцій заправки іншими видами екологічно сприятливого моторного палива, що унеможлиблює застосування таких станцій (зокрема, в суміші з біометаном) насамперед газобалонними міськими і приміськими автобусами та рухомим складом служб критичної інфраструктури, інших альтернативних видів палива, а також недостатнє розгортання інфраструктури електрзарядних станцій для електромобілів, зокрема з точками зарядки вихідною потужністю не менше 150 кВт для вантажних електромобілів та електробусів;

неврегульоване питання використання безпілотних повітряних суден фізичними та юридичними особами. Використання безпілотних повітряних суден є перспективним напрямом розвитку систем доставки вантажів, пошти, використання в сільському господарстві, системах безпеки та в інших галузях. Проте в Повітряному кодексі України та інших актах законодавства відсутні виокремлені вимоги до безпілотних повітряних суден, їх експлуатації, а також дистанційних пілотів, що створює небезпеку для виконання відповідних польотів, ризику для людей та майна. Зазначене питання потребує якнайшвидшого врегулювання на законодавчому та підзаконному рівні.

#### Завдання, спрямовані на розв'язання проблем

Завдання, що спрямовані на досягнення стратегічної цілі 3:

впровадження інженерних рішень відповідно до кращих практик Vision Zero, зокрема засобів примусового зниження швидкості, розділення транспортних потоків тощо з урахуванням вимог національного стандарту ДСТУ 4123:2020 “Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги”;

оновлення рухомого складу та флоту українських перевізників, впровадження нових підходів до їх технічної експлуатації, впровадження сучасних цифрових сервісів оптимального розрахунку витрат палива, а також стандартів підготовки менеджменту та членів екіпажів;

збереження автомобільних доріг загального користування та підвищення рівня безпеки їх експлуатації, в тому числі розбудова більш безпечної інфраструктури для пішоходів та велосипедистів;

удосконалення законодавчих та організаційних засад забезпечення безпеки на транспорті;

забезпечення ефективного контролю у сфері безпеки на транспорті, зокрема в частині запобігання несанкціонованому втручання у роботу

транспорту, впливу на навколишнє природне середовище, запобігання уникненню відповідальності за порушення вимог безпеки на транспорті, режиму охорони суден і портових об'єктів, законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

розвиток технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;

подальший розвиток мережі системи зважування у русі (WIM) для здійснення контролю максимально допустимої маси великовантажних автомобілів;

створення електронної інформаційно-аналітичної системи обліку та аналізу дорожньо-транспортних пригод, удосконалення системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим;

удосконалення державної політики з розслідування аварійних подій на транспорті, зокрема шляхом створення (визначення) єдиної незалежної організації (установи) з розслідування аварійних подій на транспорті та забезпечення її інституційної спроможності, а також розвитку транскордонного співробітництва з розслідування таких подій;

створення нормативних та інституційних механізмів для впровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті, технічного обслуговування та ремонту залізничного рухомого складу відповідно до законодавства ЄС;

розроблення механізмів здійснення контролю за системою безпеки руху на підприємствах метрополітену;

надання згоди України на обов'язковість для неї ключових міжнародних інструментів у сфері торговельного мореплавства (Міжнародної морської організації, ІМО), Міжнародної організації праці (International Labour Organization, ILO) та їх імплементація в національне законодавство;

створення національного сегмента системи обміну інформацією про рух та діяльність суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства та національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден, пошук і рятування людей на морі та аварійні події;

впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, організації системи технічного нагляду за суднами та гідротехнічними спорудами, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у разі забруднення із суден;

забезпечення розвитку та функціонування Національної системи пошуку та рятування на морі, модернізація та поповнення складу

пошуково-рятувальних одиниць, відновлення та розвиток берегової інфраструктури Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та забезпечення безпеки мореплавства;

забезпечення виконання Україною її зобов'язань за міжнародними договорами у сфері торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду та надання адміністративних послуг між службами капітанів морських портів і Адміністрацією судноплавства;

створення структурованої системи забезпечення аварійно-рятувальної готовності за межами акваторії морських портів;

запровадження заходів стимулювання застосування альтернативних видів палива і відновлювальних джерел енергії для транспортних засобів і об'єктів транспортної інфраструктури;

впровадження механізму економічного стимулювання переходу з автомобільних перевезень на більш екологічно чисті вантажні та пасажирські перевезення залізничним та водним видами транспорту (після завершення бойових дій та відновлення судноплавства на р. Дніпро та в Чорному морі);

впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, електробусів, міського електричного транспорту (метрополітену, трамваїв, тролейбусів, автомобілів і автобусів, які працюють на CNG, зрідженому природньому газі (Liquefied Natural Gas, LNG) та біометані, водні, а також легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів (систем прокату легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів); стимулювання випереджального розвитку мережі зарядних станцій для електромобілів;

забезпечення мінімізації негативного впливу об'єктів транспортної інфраструктури на навколишнє природне середовище, зменшення обсягів викидів парникових газів від транспорту та зниження споживання транспортом енергетичних ресурсів, зокрема у результаті впровадження комплексних програм економії палива, подальшого вдосконалення системи нормування витрат палива, електричної енергії, мастильних, інших експлуатаційних матеріалів, збільшення частки пасажирського автомобільного транспорту загального користування, міського електротранспорту, електромобілів, електробусів, автомобілів і автобусів, які працюють на CNG, легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів (систем прокату легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів) тощо;

перегляд засад державної політики у сфері наукової та науково-технічної діяльності з метою визначення пріоритетності для України

розвитку науки та техніки і заходів з їх реалізації у сферах декарбонізації усіх видів транспорту;

приведення національного законодавства у сфері авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами, зокрема, щодо охорони навколишнього природного середовища (впровадження схеми скорочення викидів CO<sub>2</sub> від міжнародної авіації);

продовження розгортання інфраструктури альтернативних видів палива та відновлюваних джерел енергії для всіх видів транспорту з урахуванням пріоритетів транспортної політики і законодавства ЄС у цій сфері, зокрема Регламенту (ЄС) 2023/1804 від 13 вересня 2023 р. про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива та скасування Директиви 2014/94/ЄС;

позбавлення держави-агресора можливості дієвого впливу на прийняття рішень в Міжнародній морській організації (ІМО), Комітеті внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Міжнародному транспортному форумі (ІТФ), Міжнародній організації цивільної авіації, в регіональних чорноморських організаціях, пов'язаних із судноплавством і морським середовищем, інших міжнародних органах і організаціях, пов'язаних з усіма видами транспорту;

забезпечення надання лоцманських послуг усім суднам, у тому числі іноземним, на морському транспорті державною лоцманською організацією з метою забезпечення безпеки судноплавства та охорони людського життя як найвищої соціальної цінності;

поглиблення на національному та міжнародному рівні співробітництва з питань пошуку і рятування людей на морі, а також у справах боротьби з піратством, тероризмом, незаконною міграцією та іншою злочинною діяльністю на морі;

запровадження вимог до конструкції колісних транспортних засобів та обладнання з урахуванням нових Правил Європейської економічної комісії ООН, змін Правил Європейської економічної комісії ООН та відповідного законодавства ЄС;

удосконалення системи сертифікації транспортних засобів та створення єдиної електронної системи, інтегрованої до європейської бази даних затверджень типу (European Type Approval Exchange System, ETAES) для спільного обміну інформацією;

удосконалення системи проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

запровадження придорожньої перевірки комерційних транспортних засобів;

здійснення заходів щодо розвитку серед перевізників культури безпеки перевезень;

поступове впровадження правового регулювання, інструментів та послідовних і системних заходів із реалізації ефективної державної політики у сфері маркування та регулювання істотних екологічних властивостей колісних транспортних засобів відповідно до законодавства та практик країн ЄС;

відновлення дії екологічних норм “Євро-5” для легкових автомобілів, які були в користуванні і ввозяться на митну територію України;

відновлення мережі автомобільних газонаповнювальних компресорних станцій заправки для забезпечення заправки CNG, насамперед газобалонних міських і приміських автобусів, рухомого складу служб критичної інфраструктури, а також подальша розбудова мережі таких заправних станцій вздовж міжнародних транспортних коридорів відповідно до ініціативи Європейської Комісії “Європейський зелений курс”. Планування та розгортання інфраструктури підзарядки електромобілів: майбутній попит на електроенергію для інфраструктури заряджання транспортних засобів також має бути врахований під час планування відновлення та подальшого розширення електромережі. Важливо забезпечити підключення майбутніх місць для заряджання до середньо- та високовольтних електромереж, особливо для депо електровантажівок та електроавтобусів, а також для швидкісного заряджання вздовж автомагістралей;

удосконалення законодавчого регулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації шляхом внесення змін до Повітряного кодексу України та впровадження ряду нормативно-правових актів щодо експлуатації безпілотних повітряних суден та їх безпечної інтеграції до існуючої системи використання повітряного простору, базуючись на вимогах *acquis* ЄС.

### Очікувані результати

Очікуваними результатами досягнення стратегічної цілі 3 є:

зменшення до 2030 року рівня смертності внаслідок аварійних подій на транспорті/дорожньо-транспортних пригод на 50 відсотків, тобто до п'яти смертельних випадків на 100 000 населення;

зменшення до 2030 року кількості отриманих тяжких травм внаслідок аварійних подій на транспорті/дорожньо-транспортних пригод на 50 відсотків, тобто до 48 травмованих на 100 000 населення;

скорочення до 2030 року щорічних втрат суспільства від аварійних подій на транспорті на 50 відсотків, тобто до 2—2,5 млрд. доларів США;

забезпечено функціонування системи технічного обслуговування та ремонту рухомого складу (транспортних засобів) всіх видів транспорту відповідно до вимог *acquis* ЄС;

забезпечення функціонування системи управління безпекою на транспорті з урахуванням європейських стандартів;

розширення використання технічних засобів організації, контролю та регулювання дорожнього руху;

забезпечення функціонування та розширення мережі системи зважування в русі (WIM);

запровадження ефективних систем екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

забезпечення можливості надання оперативної домедичної допомоги в першу годину після дорожньо-транспортної пригоди;

розроблення нормативних механізмів для забезпечення функціонування державного нагляду (контролю) за системою безпеки перевезень у сфері міського електричного транспорту та на підприємствах метрополітену;

посилення адміністративної відповідальності суб'єктів господарювання за порушення вимог безпеки на транспорті;

запровадження системи обов'язкових та добровільних сповіщень про аварійні події на транспорті та забезпечення створення електронної бази даних;

створення (визначення) єдиної незалежної організації (установи) з розслідування аварійних подій на транспорті та забезпечення її інституційної спроможності;

запровадження механізму запобігання несанкціонованому втручанням в роботу транспорту;

удосконалення системи сертифікації та ліцензування на автомобільному транспорті і системи оцінювання відповідності конструкції колісних транспортних засобів та обладнання;

вжиття заходів для забезпечення безпеки судноплавства (інтеграція до європейської системи національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух судна та аварійні події; ефективне функціонування національної системи з пошуку і рятування на морі; ефективне функціонування системи технічного нагляду за суднами та гідротехнічними спорудами; ефективне виконання навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України; безпечне функціонування, підтримка у належному технічному стані, проведення своєчасного ремонту судноплавних гідротехнічних споруд внутрішніх водних шляхів; забезпечення функціонування Річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах);



підвищення рівня безпеки судноплавства в українських морських водах, на українських судах відповідно до міжнародних вимог та прискорення приведення законодавства України у відповідність із законодавством ЄС у відповідній сфері;

на міських автобусних маршрутах загального користування у містах із загальною чисельністю населення понад 250 тис. осіб частку електробусів та/або автобусів, оснащених двигунами внутрішнього згорання з іскровим запалюванням, що працюють виключно на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі (Liquefied Petroleum Gas, LPG) або біогазі, автобусів з водневим паливним елементом (коміркою) у загальному парку доведено не менш ніж до 25 відсотків, а також здійснено масову заміну застарілих міських автобусів на найбільш екологічно забруднених маршрутах на автобуси екологічного класу “Євро-5” та “Євро-6”;

збільшення до 2030 року рівня застосування альтернативних та відновлюваних видів палива та електроенергії на всіх видах транспорту та об’єктах транспортної інфраструктури до 50 відсотків, а також узгодження з ЄС строків гармонізації з відповідними вимогами acquis ЄС, що стосуються декарбонізації всіх видів транспорту;

зменшення до 2030 року обсягу сукупних викидів парникових газів автомобільним, авіаційним, водним транспортом та залізницею до 33 відсотків рівня 1990 року, або до 90 відсотків рівня 2021 року (орієнтовно до 23 млн. тонн CO<sub>2</sub>-еквівалента);

зменшення до 2030 року обсягу викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від основного джерел: автомобільного транспорту — до 23 відсотків рівня 1990 року, або до 90 відсотків рівня 2021 року (орієнтовно до 1 400 тис. тонн);

забезпечення придбання морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури її базування, а також інфраструктури базування суден, у тому числі для виконання аварійно-рятувальних робіт;

зменшення до 2030 року на 30 відсотків питомих витрат пального на одиницю транспортної роботи;

забезпечення розвитку наукового потенціалу України у сфері декарбонізації усіх видів транспорту та врахування у плануванні інфраструктурних проектів потреб у мінімізації негативного впливу об’єктів транспортної інфраструктури на навколишнє природне середовище;

мінімізація впливу держави-агресора на рівень безпеки судноплавства в Чорному та Азовському морях;

забезпечення якості та безпеки лоцманського проведення суден;

запровадження придорожного контролю комерційних транспортних засобів у процесі їх експлуатації та операторів перевезень та здійснення належної підготовки достатньої кількості кваліфікованого персоналу для його здійснення;

посилення особистої обізнаності та відповідальності перевізників щодо безпеки перевезень, в тому числі екологічної;

поступове впровадження правового регулювання, інструментів та послідовних і системних заходів із реалізації ефективної державної політики у сфері маркування та регулювання істотних екологічних властивостей колісних транспортних засобів відповідно до законодавства та практик країн ЄС;

підвищення рівня безпеки польотів у галузі цивільної авіації, встановлення правил експлуатантів безпілотних повітряних суден та дистанційних пілотів, що полегшують регуляторне навантаження, створення ефективного механізму правового використання безпілотних повітряних суден на території України відповідно до вимог *acquis* ЄС.

Стратегічна ціль 4. Інституційна спроможність, людський капітал та ефективне управління у галузі транспорту

#### Поточний стан

Успішність відбудови транспортного комплексу України у післявоєнний час та його подальший розвиток великою мірою залежать від стійкості та спроможності державних інституцій у галузі транспорту. Інституційна спроможність органів державного управління в галузі транспорту є вирішальним фактором конкурентоспроможності транспортного комплексу України, посилення його ролі в міжнародній спільноті, а інституції — важливими для ефективного та демократичного управління, що забезпечить втілення європейських цінностей та дотримання міжнародних зобов'язань.

Важливою складовою європейської інтеграції є реформування системи державного управління, зокрема у галузі транспорту. Система державного управління в умовах воєнного та післявоєнного часу визначає спроможність держави ефективно відповідати на виклики та забезпечувати відновлення та розвиток у різних сферах. У зв'язку з цим важливим фактором є забезпечення прозорості у діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в галузі транспорту.

Не менш важливу роль відіграє здатність впроваджувати зміни для наближення України до стандартів та норм законодавства ЄС, що є основним завданням з урахуванням отриманого Україною статусу кандидата на членство в ЄС та євроінтеграційних процесів. Так, відповідно

до Закону України “Про правовий режим воєнного стану”, у період дії режиму воєнного стану особи призначаються на посади державної служби без конкурсного відбору. Водночас Планом України, схваленим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 березня 2024 р. № 244, вимагається протягом 2025—2026 років вжити, у тому числі в органах державного управління в галузі транспорту, заходів щодо відновлення набору на державну службу з урахуванням професійних компетентностей; удосконалення порядку вступу, проходження та звільнення з державної служби; запуск та використання інформаційної системи управління людськими ресурсами (HRMIS) тощо.

Крім того, підписавши в 2014 році Угоду про асоціацію, Україна взяла на себе ряд зобов’язань з імплементації права *acquis* ЄС в галузі транспорту та розбудовувала інституційну спроможність органів державної влади в частині удосконалення рівня знання положень відповідних вимог *acquis* ЄС, інших професійних знань відповідно до цих зобов’язань. Однак, розпочавши у 2022 році процедуру вступу до ЄС, Україна взяла на себе значно більший масив зобов’язань з наближення національного законодавства до європейського, ніж передбачено Угодою про асоціацію, що потребує поглиблення рівня професійних знань публічних службовців, задіяних у євроінтеграційних процесах, у прискореному темпі, в тому числі з використанням потенціалу проектів міжнародної технічної допомоги, досвіду інших країн — кандидатів на вступ до ЄС (наприклад, країн Західних Балкан) тощо.

Окремим викликом у процесі трансформації системи державного управління галуззю транспорту є забезпечення достатньої інституційної спроможності центральних органів виконавчої влади, установ та організацій в окремих сферах транспорту, що мають бути утворені або реорганізовані відповідно до вимог *acquis* ЄС, таких як центральний орган виконавчої влади, відповідальний за реалізацію державної політики у сфері залізничного транспорту (Національний орган з безпеки), єдина незалежна організація (установа) з розслідувань аварійних подій на транспорті, незалежний ринковий регулятор у галузі транспорту тощо. Для уможливлення повноцінного виконання такими органами своїх функцій, а також забезпечення їх незалежності від будь-якого із суб’єктів ринку транспортних послуг та інших органів державної влади, вони мають бути забезпечені достатньою кількістю персоналу, який пройшов належну підготовку, необхідною матеріально-технічною базою, фінансуванням тощо.

Не завершено процес розмежування функцій державного регулювання та контролю (включно з формуванням відповідних органів державного управління), операційної діяльності та функцій господарської діяльності суб’єктів господарювання у галузі транспорту.

Так, відповідно до Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 (Офіційний вісник України, 2015 р., № 54, ст. 1755; 2022 р., № 101, ст. 6316; 2024 р., № 85, ст. 5160), Мінінфраструктури не лише забезпечує формування, але безпосередньо реалізує політику у ряді сфер, що не відповідає європейським стандартам належного адміністрування. Це стосується, зокрема, такої сфери, як залізничний транспорт, в якій на сьогодні не створено центральний орган виконавчої влади, відповідальний за реалізацію політики у відповідній сфері, в тому числі у сфері безпеки та технічної політики на залізничному транспорті, а частину функцій державного управління продовжує виконувати господарюючий суб'єкт АТ “Укрзалізниця”.

Окремим викликом у процесі трансформації системи державного управління галуззю транспорту є забезпечення достатньої інституційної спроможності центральних органів виконавчої влади, установ та організацій в окремих сферах транспорту, що мають бути утворені або реорганізовані відповідно до вимог *acquis* ЄС, таких як центральний орган виконавчої влади, відповідальний за реалізацію державної політики у сфері залізничного транспорту (Національний орган з безпеки), єдина незалежна організація (установа) з розслідувань аварійних подій на транспорті, незалежний ринковий регулятор у галузі транспорту тощо. Для повноцінного виконання зазначеними органами своїх функцій, а також забезпечення їх незалежності від будь-якого із суб'єктів ринку транспортних послуг та інших органів державної влади, вони повинні бути забезпечені достатньою кількістю персоналу, який пройшов належну підготовку, необхідною матеріально-технічною базою, фінансуванням тощо.

До того ж реформа галузі транспорту відповідно до вимог *acquis* ЄС передбачає створення щонайменше двох органів державного управління з функціями контролю (нагляду) за дотриманням суб'єктами господарювання законодавства у галузі транспорту: центрального органу виконавчої влади, відповідального за реалізацію політики у сфері залізничного транспорту, в тому числі у сфері безпеки та технічної політики на залізничному транспорті, та незалежного регулятора ринку (для всіх видів транспорту). Зазначені органи в межах своїх повноважень здійснюватимуть нагляд за дотриманням суб'єктами господарювання положень нормативно-правових актів, більшість з яких лише планується прийняти в майбутньому. Відповідно існуватиме значна потреба у проведенні навчання персоналу таких органів, яке має відбуватися ще до набрання чинності відповідними нормативно-правовими актами. У 2023 році удосконалено нормативно-правову базу для проведення реформи корпоративного управління компаніями державного сектору, проте фактично дана реформа не завершена, і в окремих суб'єктах

господарювання державного сектору економіки, серед іншого, не утворені незалежні наглядові ради.

15 листопада 2024 р. набрав чинності Закон України від 10 жовтня 2024 р. № 4017-IX “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв’язку з прийняттям Закону України “Про адміністративну процедуру”, відповідно до якого внесено зміни, зокрема, до Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України “Про внутрішній водний транспорт”. Однак для практичної реалізації положень Закону України “Про адміністративну процедуру” залишається необхідним внесення змін до ряду підзаконних нормативно-правових актів, які регламентують процедури надання тієї чи іншої адміністративної послуги у сферах морського та внутрішнього водного транспорту.

Крім того, відновлення та подальший розвиток транспортної системи країни системно та у найкоротші строки неможливе без використання цифрових систем, які є невід’ємним фактором забезпечення сталого розвитку всіх видів транспорту та здатні підтримувати впровадження змін і реформ.

Протягом останніх років у цьому напрямі досягнуто певного прогресу, зокрема прийнято Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження електронних квитків на автомобільному та міському електричному транспорті”. Крім того, за підсумками 2023 року продаж квитків он-лайн через сервіси АТ “Укрзалізниця” та партнерів сягнув 84,6 відсотка. Водночас частка електронних квитків на автобусні перевезення в межах України залишається досить незначною. Необхідним є розвиток і розповсюдження систем придбання електронних квитків для проїзду пасажирів на всіх автобусних маршрутах загального користування, зокрема на міських, приміських, міжміських, міжобласних та міжнародних маршрутах, а також реалізації єдиного квитка на всі види транспорту.

Відсутня чітка ієрархія планувальних документів програмного характеру, більшість діючих документів втратили актуальність та потребують оновлення або зміни підходів і розроблення нових програмних документів у різних сферах галузі транспорту. На сьогодні в окремих сферах транспорту відсутні діючі програмні документи, які встановлюють стратегічні пріоритети їх розвитку з урахуванням викликів воєнного стану та повоєнного відновлення, а також необхідність інтеграції транспортного комплексу України до транспортної системи ЄС.

Відбудова зруйнованих та пошкоджених об’єктів, зокрема у галузі транспорту, є викликом для країни. Значна кількість проєктів відновлення та розвитку (інвестиційних проєктів), які реалізуються значною кількістю органів державної влади та місцевого самоврядування, ключових суб’єктів господарювання у галузі транспорту, потребують якісного планування, підготовки до реалізації, залучення та координації фінансування з різних

джерел, якісного та ефективного управління проектами. Крім того, зазначені проекти повинні відповідати потребам громадян, територіальних громад та регіонів, представників бізнес-середовища, операторів транспортних послуг та інвесторів, а також пріоритетам, визначеним у стратегічних документах. Основними викликами під час реалізації проектів є:

нестача фінансових ресурсів та складність залучення зовнішнього фінансування, у тому числі партнерів з розвитку;

великий обсяг роботи з підготовки, подання, управління та реалізації проектів відновлення та розвитку (інвестиційних проектів);

відсутність єдиного джерела інформації про наявні програми фінансування партнерів з розвитку або фінансування з державного бюджету;

відсутність єдиної бази даних проектів відновлення та розвитку (інвестиційних проектів), яка містить достовірну та повну інформацію для партнерів з розвитку;

низький рівень довіри до процесу відновлення України з боку громадян та партнерів з розвитку;

низький рівень спроможності готувати та підтримувати на належному рівні відомості про проекти відновлення та розвитку (інвестиційні проекти), відсутність спеціалістів, які можуть розробляти якісні проектні пропозиції.

Значних коштів потребують як поточні ремонти, так і будівництво та модернізація залізничної інфраструктури. Так, потреба у подальших ремонтах та модернізації, в тому числі електрифікації, залізничних колій з кожним роком лише збільшується і на даний час, за оцінками Світового Банку, капітального ремонту потребують понад 9000 кілометрів залізничних колій, з яких 3000 кілометрів — на магістральних лініях.

При цьому більшість проектів будівництва та/або модернізації залізничної інфраструктури потребують більш тривалого фінансування, ніж на один бюджетний період. Одним із механізмів, здатних забезпечити таке фінансування, є створення державних фондів у складі спеціального фонду державного бюджету. Статтями 24<sup>2</sup>—24<sup>6</sup> Бюджетного кодексу України передбачено функціонування п'яти таких фондів, у тому числі двох у галузі транспорту — Державного дорожнього фонду та Державного фонду внутрішніх водних шляхів. Проте стабільних джерел фінансування потребують також інші сфери транспорту, зокрема залізничний та морський транспорт, цивільна авіація тощо.

Важливим фактором, що негативно впливає на здатність відновлення, відбудови та подальшого розвитку галузі транспорту, є також зниження людського капіталу загалом та нестача кваліфікованого робітничого

персоналу зокрема. Демографічна криза в Україні, яка мала місце ще до початку повномасштабної збройної агресії Російської Федерації проти України, на даний час суттєво посилилася, зокрема через зменшення кількості людей працездатного віку, негативну динаміку народжуваності, трудову міграцію, потік біженців тощо. Так, за даними Агентства ООН у справах біженців, після початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації з України виїхало вже 6,75 млн. осіб. За даними Центру економічної стратегії 1,3—3,3 млн. осіб можуть не повернутися навіть після завершення війни, що посилить демографічні та, як наслідок, економічні проблеми. У довгостроковій перспективі втрати економіки України зростатимуть, оскільки на ринок праці не виходитимуть діти осіб, які виїхали за кордон. При цьому галузь транспорту є однією з тих, на які більше за все впливає проблема нестачі кваліфікованих фахівців, що спричинено як масштабами трудової міграції та потоком біженців, так і стрімким скороченням числа абітурієнтів, які вступають на транспортні спеціальності.

Щодо профільної транспортної освіти варто також зазначити, що через повномасштабну збройну агресію Російської Федерації проти України інфраструктура значної кількості закладів освіти транспортників зруйнована або значно постраждала. Деякі профільні освітні заклади зазнали суттєвих руйнувань, деякі змушені були передислокуватися в інші міста, що також негативно позначилося на спроможності підготовки відповідних кадрів.

Крім того, заклади профільної транспортної освіти ще до початку повномасштабного вторгнення мали потребу значного оновлення їх матеріально-технічної бази, яка тільки посилилася.

Система вищої та професійно-технічної освіти майбутніх працівників галузі транспорту також потребує реформування та вдосконалення відповідно до сучасних викликів та вимог. Зокрема, Всесвітній морський університет (World Maritime University, WMU) на замовлення Міжнародної федерації транспортників проведено дослідження “Transport 2040 — The Future of Work”, відповідно до якого встановлено, що робітники транспорту потребують якісно нового набору професійних знань та навичок, оскільки цілий ряд професій транспортників може зникнути під впливом нових технологій, а їм на зміну прийдуть нові професії. Відповідно транспортні робітники вже зараз потребують перепідготовки.

Національна транспортна система, а також профільні транспортні працівники можуть бути конкурентоспроможними на відповідних світових ринках тільки за умови впровадження сучасних підходів та стандартів під час їх підготовки.

Відбувається скорочення робочих місць, закриття підприємств, втрата людського та трудового потенціалу галузі транспорту внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України.

Також відзначається дедалі більша нестача кадрових ресурсів і одночасно підвищення середнього віку працівників галузі, при цьому автоматизація і модернізація диктує необхідність безперервного зростання кількості працівників різної кваліфікації.

Так, згідно з дослідженням Центру економічної стратегії, внаслідок виїзду громадян України до 2032 року нестача працівників становитиме 3,1—4,5 млн. осіб. Втрати економіки за такий період можуть сягнути 113 млрд. доларів США. Залежно від того, скільки українців не повернеться додому після завершення війни, втрати економіки внаслідок падіння виробництва та споживання можуть коливатися в діапазоні 2,6—7,7 відсотка валового внутрішнього продукту на рік. Однією з галузей економіки, якої нестача кадрів торкнеться найбільше, є галузь транспорту, яка потребує значної кількості висококваліфікованих працівників.

Морський та внутрішній водний транспорт України у середньостроковій перспективі зазнає гострої нестачі кваліфікованих робітників. Кількість українських моряків, що працюють у міжнародному торговельному судноплаванні, поступово скорочується, що обумовлено об'єктивними внутрішніми та зовнішніми факторами.

Негативним є прогноз зайнятості в берегових секторах торговельного судноплавання. Українські моряки після завершення активної роботи в морі є дуже затребуваними іноземними компаніями для працевлаштування в різних секторах судноплавного бізнесу. Сектор зайнятості морських фахівців на березі, як і сектор зайнятості моряків, характеризується зростаючою нестачею кваліфікованих кадрів, а також загальносвітовою конкуренцією за найбільш кваліфікованих працівників. Як наслідок — Україна постійно втрачає найбільш талановитих та мотивованих морських фахівців через відсутність можливостей для працевлаштування в Україні після завершення активної кар'єри моряка.

Крім того, галузь транспорту часто сприймається як недостатньо приваблива для працевлаштування, в тому числі через недостатню поінформованість потенційних шукачів роботи про відповідні можливості та кар'єрні перспективи.

За даними Мінсоцполітики, в Україні на сьогодні близько 3 млн. осіб з інвалідністю, і ця кількість постійно збільшується, в тому числі через триваючу широкомасштабну збройну агресію Російської Федерації проти України. Тож дотримання вимог безбар'єрності та інклюзивності повинне враховуватися як під час проектування та будівництва, так і в повсякденній діяльності підприємств, установ та організацій, які працевлаштовують осіб з інвалідністю, ветеранів війни. Крім того, необхідним є широке впровадження програм професійної адаптації для ветеранів війни.

Таким чином, висока інституційна спроможність органів управління транспортом, ефективне управління галуззю, розвиток людського капіталу та розвиток цифрових систем є необхідними умовами для успішного



здійснення процесів відбудови, реалізації реформ та євроінтеграційних намірів України.

Досягнення цілей цієї Стратегії в частині посилення інституційної спроможності органів державного управління в галузі транспорту здійснюється також шляхом виконання завдань та заходів, передбачених Стратегією реформування державного управління України на 2022—2025 роки, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 липня 2021 р. № 831 “Деякі питання реформування державного управління України” (Офіційний вісник України, 2021 р., № 61, ст. 3842), та затвердженим зазначеним розпорядженням планом заходів з її реалізації у 2022—2025 роках, іншими стратегічними та програмними документами у відповідній сфері.

**Проблеми, які потребують розв’язання для забезпечення  
відповідного рівня інституційної спроможності та ефективності  
управління у галузі транспорту**

З огляду на поточний стан управління у галузі транспорту ключовими проблемами, які потребують розв’язання для досягнення стратегічної цілі 4, є:

потреба у подальшому підвищенні рівня прозорості та якості управлінських процесів, у тому числі процесів управління корупційними ризиками у діяльності інституцій, які управляють процесами відбудови транспортної інфраструктури;

обмежена можливість швидкого фінансування критичних робіт з відновлення об’єктів транспортної інфраструктури, у тому числі внаслідок складності передбачених законодавством процедур залучення ресурсів, а також необхідність подальшого розвитку та вдосконалення системи здійснення контролю за ефективністю використання коштів, призначених для відновлення транспортної інфраструктури;

обмежена фінансова спроможність органів державної влади для забезпечення виконання зобов’язань за міжнародними договорами України у галузі транспорту та дорожнього господарства, а також здійснення інших визначених законодавством заходів у зазначеній галузі;

незавершена адміністративна реформа, зокрема недостатньо чіткий розподіл функцій з формування та реалізації політики між центральними органами виконавчої влади у галузі транспорту;

потреба у посиленні інституційної спроможності щодо нагляду та контролю за дотриманням суб’єктами господарювання законодавства у галузі транспорту з фокусом на підготовку та оснащення достатньої кількості персоналу, уповноваженого на проведення заходів державного нагляду (контролю);

необхідність удосконалення законодавства в частині надання адміністративних послуг у сферах морського та внутрішнього водного транспорту;

недостатній рівень впровадження електронних сервісів надання транспортних послуг;

недостатній рівень цифровізації процесів управління галуззю транспорту на загальнодержавному рівні та на рівні територіальних громад і регіонів;

потреба у створенні та веденні значної кількості реєстрів та їх інтеграції з відповідними реєстрами ЄС з метою імплементації вимог acquis ЄС у галузі транспорту;

недостатній рівень скоординованості та цілісності системи документів державного стратегічного планування у галузі транспорту;

недостатній рівень інституційної спроможності органів державної влади у галузі транспорту до переговорного процесу щодо вступу до ЄС, необхідність поглиблення рівня професійних знань та вдосконалення компетенцій публічних службовців з питань європейської інтеграції України;

нестача та висока плинність кадрів у галузі транспорту, сприйняття галузі як недостатньо престижної та привабливої для працевлаштування;

необхідність підвищення рівня ефективності здійснення державою функцій з управління ресурсами суб'єктів господарювання державного сектору економіки у галузі транспорту;

недостатня прозорість у відборі персоналу та недосконалість механізмів підзвітності, обмежена прозорість у прийнятті рішень, пов'язаних з кадровою політикою, що знижує довіру громадськості до галузі транспорту;

обмежена доступність та інклюзивність робочого середовища підприємств, установ і організацій галузі транспорту, що призводить до обмежених перспектив та нерівних можливостей для осіб з інвалідністю, ветеранів війни, осіб, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною, постраждалих учасників Революції Гідності;

гендерний дисбаланс на підприємствах, в установах та організаціях галузі транспорту. На сьогодні існує проблема обмеженого представництва жінок на керівних посадах, посадах професіоналів і фахівців. Так, за даними Держстату, на 1 січня 2024 р. частка жінок серед керівників юридичних осіб та фізичних осіб — підприємців за основним видом економічної діяльності в секції Н “Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність” згідно з Класифікацією видів економічної діяльності ДК 009:2010 (КВЕД) становила лише 23,9 відсотка та 15,2 відсотка відповідно;

неефективне використання вітчизняного наукового потенціалу щодо питань відновлення та розвитку галузі транспорту. Проблемами є недостатність співпраці, обміну знаннями, ідеями та найкращими практиками між науково-дослідними інститутами, державними установами, іншими суб'єктами галузі транспорту, низький рівень впровадження інновацій, а також недостатній рівень взаємодії з міжнародними партнерами у здійсненні наукових досліджень, виконанні науково-дослідних робіт, в тому числі в рамках програми “Горизонт Європа”, що призводить до фрагментарності досліджень, обмеженого розповсюдження і впровадження їх результатів, недосконалості трансферу технологій;

необхідність відновлення потенціалу системи закладів вищої, фахової передвищої та професійної (професійно-технічної) транспортної освіти. Існує потреба у відновленні та розвитку матеріально-технічної бази закладів освіти, професорсько-викладацького складу, а також необхідність оновлення програм підготовки транспортних робітників для забезпечення здобуття ними сучасних та перспективних знань та навичок;

ризик втрати Україною провідних позицій у секторі праці моряків у міжнародному морському торговельному судноплавстві.

#### Завдання, спрямовані на розв'язання проблем

Завдання, що спрямовані на досягнення стратегічної цілі 4:

впровадження практик, спрямованих на підвищення прозорості та підзвітності ключових інституцій, які здійснюють управління відбудовою транспортної інфраструктури. Розбудова цілісної та ефективної антикорупційної системи у Мінінфраструктури та центральних органах виконавчої влади, які реалізують політику в окремих сферах транспорту, формування і реалізація відомчої антикорупційної політики;

модернізація та розвиток Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (екосистеми DREAM) з метою забезпечення публічного доступу до даних про проекти відновлення та розвитку (інвестиційні проекти) на всіх етапах, включаючи планування, фінансування, закупівлі, будівництво та введення в експлуатацію, для забезпечення публічного та прозорого моніторингу реалізації проектів та кращої координації зусиль з відновлення;

спрощення процедур виділення коштів на проекти відбудови та розвитку (інвестиційні проекти) транспортної інфраструктури;

забезпечення сталого фінансування виконання державою зобов'язань за міжнародними договорами України у галузі транспорту та реалізації інших визначених законодавством заходів у зазначеній галузі;

забезпечення чіткого розподілу функцій з формування та реалізації державної політики між центральними органами виконавчої влади у галузі транспорту, позбавлення Мінінфраструктури невластивих функцій з реалізації політики;

проведення аналізу та оптимізація процедур і робочих процесів, зменшення бюрократичного навантаження в центральних органах виконавчої влади у галузі транспорту;

впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів для міжнародних партнерів та громадянського суспільства, які дозволяють оцінювати ситуацію з транспортними послугами, порівнювати прогрес за кожним показником, забезпечувати здійснення публічного моніторингу та ведення системи звітності про діяльність та отримані результати роботи;

удосконалення законодавства щодо реєстрації суден;

переведення в електронну форму надання транспортних послуг, крім випадків, коли це є неможливе чи недоцільне;

створення та актуалізація реєстрів у галузі транспорту, приведення даних у зазначених реєстрах у відповідність із стандартами ЄС та інтеграція таких реєстрів з відповідними реєстрами ЄС;

підвищення прибутку від неавіаційної діяльності в аеропортах за рахунок цифровізації відповідних бізнес-процесів;

створення та розбудова інтелектуальних транспортних систем (ІТС) для управління транспортними засобами та мережами у реальному часі з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та міжнародних інтересів України, впровадження електронних сервісів у транспортній галузі;

розвиток систем управління ресурсами підприємств (ERP) у сферах логістики та транспорту;

удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних для прийняття управлінських рішень, моделювання, відслідковування ключових показників ефективності роботи як державних органів, так і загальної транспортної мережі, в тому числі шляхом забезпечення надання органам державної статистики адміністративних даних, необхідних для формування показників, передбачених вимогами acquis ЄС у галузі статистики транспорту;

забезпечення дотримання принципів цілісності, внутрішньої збалансованості (узгодження всіх документів системи державного стратегічного планування за цілями розвитку, завданнями і заходами) та партнерства у процесі розроблення та затвердження документів державного стратегічного планування у галузі транспорту;

перехід до формування політики та прийняття рішень на основі даних та аналітики (evidence-based policymaking);

підвищення рівня професійних знань та компетентності державних службовців галузі транспорту з питань європейської інтеграції України, забезпечення їх спроможності ефективно реалізовувати євроінтеграційну політику України;

впровадження інноваційних освітніх програм професійної підготовки та перепідготовки персоналу для галузі транспорту, виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління, бізнес-структур та громадських організацій з метою забезпечення можливостей та стимулів для навчання впродовж усього професійного життя;

виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в галузі транспорту та продуктивності праці державних службовців (система підготовки персоналу) у зазначеній галузі (перепідготовка та підвищення кваліфікації наявних фахівців, підготовка нових фахівців);

удосконалення процедур професійної підготовки, підвищення рівня професійних знань та підвищення кваліфікації/компетентності працівників галузі транспорту відповідно до вимог *acquis* ЄС;

зміцнення інституційної спроможності Агентства відновлення до управління проектами з міжнародним фінансуванням, підготовки та проведення всіх процедур за міжнародними правилами;

підвищення якості управління ресурсами суб'єктів господарювання державного сектору економіки у галузі транспорту, зокрема завершення їх корпоративної реформи (формування незалежних наглядових рад), впровадження систем управління ресурсами підприємств, публічного моніторингу та систем звітності про діяльність та отримані результати;

удосконалення законодавчого регулювання окремих аспектів передачі в оренду нерухомого майна, що перебуває на балансі державних аеропортів;

залучення на посади державної служби у галузі транспорту фахівців із забезпеченням чесного та прозорого відбору; подальше впровадження інтегрованої інформаційної системи управління людськими ресурсами в державних органах (HRMIS);

запровадження політики та заходів, спрямованих на створення у галузі транспорту доступних робочих умов для осіб з інвалідністю, включаючи адаптацію робочих місць та надання підтримки для професійного розвитку таких осіб;

забезпечення належних умов праці на підприємствах, установах та організаціях у галузі транспорту для осіб з інвалідністю, ветеранів війни, осіб, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною, постраждалих учасників Революції Гідності, їх професійна адаптація;

сприяння створенню умов праці, які дозволяють жінкам і чоловікам на рівній основі провадити трудову діяльність у галузі транспорту шляхом

впровадження програм рівності, навчання та розвитку кадрів. Підтримка та сприяння зростанню представництва жінок на керівних посадах, посадах професіоналів і фахівців;

залучення галузевих науково-дослідних інститутів до проведення наукових досліджень нагальних проблем галузі транспорту, обґрунтування та розроблення проектів нормативно-правових актів та програмних документів, участі в адаптації національного законодавства у галузі транспорту до вимог *acquis* ЄС, проведення досліджень норм *acquis* ЄС та міжнародних договорів у зазначеній галузі, розвиток співробітництва галузевих науково-дослідних інститутів з іноземними науковими установами;

забезпечення ефективного використання результатів наукових досліджень, науково обґрунтованих висновків і рекомендацій для формування і реалізації державної політики у галузі транспорту, здійснення нормативно-правового регулювання, планування та прийняття рішень;

розроблення та здійснення заходів для відновлення та ефективного використання трудового потенціалу у галузі транспорту та дорожнього господарства, підвищення привабливості роботи в органах державної влади, на підприємствах, в установах та організаціях зазначеної галузі, зокрема, шляхом виконання спільних програм державних органів з приватним сектором, науковими та навчальними закладами, кадровими агенціями тощо;

вжиття заходів для забезпечення захисту трудових та соціальних прав працівників галузі транспорту, зокрема покращення умов їх праці (включаючи охорону праці) з особливою увагою на працівників, які перебувають у русі (наприклад, водіїв вантажівок та автобусів, машиністів поїздів, моряків), згідно з відповідними міжнародними вимогами та вимогами *acquis* ЄС.

### Очікувані результати

Очікуваними результатами досягнення стратегічної цілі 4 є:

забезпечення належної прозорості та підзвітності проектів відбудови транспортної інфраструктури, підвищення ефективності використання коштів, збільшення довіри партнерів, зниження корупційних, фінансових, репутаційних та інших ризиків у діяльності ключових інституцій, які здійснюють управління відбудовою;

підвищення якості проектів відновлення та розвитку (інвестиційних проектів), зменшення витрат часу на підготовку проектів та отримання фінансування від міжнародних партнерів, а також забезпечення прозорості та підзвітності реалізації критичних робіт з відновлення об'єктів транспортної інфраструктури;

забезпечення сталого фінансування виконання зобов'язань за міжнародними договорами України у галузі транспорту і реалізації інших визначених законодавством заходів у зазначеній галузі;

забезпечення раціональної організаційної структури та чіткого розподілу повноважень центральних органів виконавчої влади у галузі транспорту відповідно до найкращих європейських практик належного адміністрування;

створення/визначення центрального органу виконавчої влади, відповідального за реалізацію державної політики у сфері залізничного транспорту, у тому числі у сфері безпеки та технічної політики на залізничному транспорті відповідно до положень Директив 2016/797/ЄС, 2016/798/ЄС щодо правового статусу та функцій національного органу з безпеки;

підвищення якості та ефективності формування та реалізації політики центральними органами виконавчої влади у галузі транспорту;

забезпечення функціонування електронних сервісів, які дозволяють оцінювати ситуацію з транспортними послугами, станом транспортної інфраструктури, порівнювати прогрес за кожним показником для міжнародних партнерів та громадянського суспільства, забезпечувати здійснення публічного моніторингу та ведення системи звітності про діяльність та отримані результати роботи на основі відкритих даних;

удосконалення законодавства щодо реєстрації суден та забезпечення спрощення отримання адміністративної послуги з реєстрації суден і забезпечення ефективного функціонування Державного суднового реєстру України та Суднової книги України;

запровадження сучасних електронних сервісів надання транспортних послуг;

підвищення ефективності операційної діяльності та функціональності аеропортів;

забезпечення функціонування передбачених законодавством реєстрів у галузі транспорту, приведення даних зазначених реєстрів у відповідність із стандартами ЄС та їх інтеграція з відповідними реєстрами ЄС;

забезпечення формування показників офіційної державної статистичної інформації, які передбачені вимогами acquis ЄС у галузі статистики транспорту, з використанням адміністративних даних;

проведення оцінки реального стану, формування прогнозованого попиту на надання транспортних послуг, можливості прогнозування розвитку транспортної галузі на основі результатів системного аналізу інформації;

запровадження середньо- та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту;

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

запровадження розроблених більш обґрунтованих та ефективних програмних документів у галузі транспорту, більш раціонального та доказового прийняття рішень на основі результатів аналізу даних;

формування професійного кадрового потенціалу та створення ефективної системи професійної підготовки персоналу (керівників, професіоналів, фахівців, робітників тощо) галузі транспорту; забезпечення створення можливостей та стимулів для їх навчання впродовж усього професійного життя;

приведення у відповідність з вимогами acquis ЄС процедур підготовки, підвищення рівня професійних знань та підвищення кваліфікації/компетентності працівників галузі транспорту, зокрема, шляхом запровадження ефективного та прозорого механізму підготовки та дипломування моряків і присвоєння кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання; удосконалення нормативних та інституційних механізмів для функціонування системи підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та оцінювання машиністів; впровадження систем підтвердження професійної компетентності водіїв та іншого персоналу автомобільного транспорту під час здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

створення якісної системи планування, відбору та реалізації інфраструктурних проектів у галузі транспорту, підвищення ефективності їх реалізації (зменшено строки та вартість реалізації інфраструктурних проектів);

забезпечення використання суб'єктами господарювання державного сектору економіки у галузі транспорту найкращих світових практик управління;

поліпшення фінансових результатів діяльності суб'єктів господарювання державного сектору економіки у галузі транспорту;

забезпечення відкритого, прозорого та ефективного управління людськими ресурсами органами державної влади у галузі транспорту;

створення умови для збільшення рівня інклюзивності робочого середовища підприємств, установ та організацій галузі транспорту, забезпечення професійної адаптації, розширення перспектив та можливості для осіб з інвалідністю, ветеранів війни, осіб, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною, постраждалих учасників Революції Гідності;

забезпечення рівних умов праці для жінок і чоловіків, здійснення заходів для усунення диспропорції представництва жінок на керівних посадах, посадах професіоналів і фахівців;



забезпечення проведення галузевими науково-дослідними інститутами якісних наукових досліджень нагальних проблем галузі транспорту, обґрунтування та подання пропозицій щодо проектів нормативно-правових актів, участь в імплементації до національного законодавства вимог *acquis* ЄС у визначеній галузі;

підвищення ефективності прийняття управлінських рішень та реалізації проектів відновлення з розвитку, в тому числі у результаті інтеграції зусиль та співпраці державного та приватного сектору, навчальних закладів, кадрових агенцій, організацій роботодавців;

забезпечення підвищення привабливості галузі транспорту на ринку праці, в тому числі за рахунок додаткового захисту трудових та соціальних прав працівників;

запровадження міжнародних механізмів забезпечення морякам — громадянам України, особам без громадянства чи іноземцям, які постійно проживають на території України, захисту їх права на вільне пересування державами, у тому числі з метою працевлаштування на суднах у світовому торговельному судноплаванні.

#### Моніторинг, оцінка результатів реалізації та процедура звітування про виконання Стратегії

Моніторинг та оцінка результатів реалізації Стратегії проводиться в межах повноважень Кабінету Міністрів України, Мінінфраструктури, інших органів виконавчої влади за участю міжнародних організацій, об'єднань громадян, інших заінтересованих суб'єктів.

Оцінка стану результатів реалізації цієї Стратегії проводиться шляхом відстеження та аналізу відхилення показників фактичних результатів від планових проміжних (цільових) значень показників досягнення стратегічних цілей, визначених Стратегією.

До припинення або скасування правового режиму воєнного стану застосовуються орієнтовні показники досягнення стратегічних цілей Стратегії, які наведені у додатку до Стратегії.

Мінінфраструктури щороку до 1 травня починаючи з 2026 року забезпечує подання Кабінетові Міністрів України інформації про стан виконання операційних планів заходів з реалізації Стратегії, а також інформації про фактичні значення показників досягнення стратегічних цілей Стратегії, передбачених додатком до Стратегії.

Для забезпечення ефективного моніторингу та оцінки результатів реалізації Стратегії:

Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські держадміністрації (військові адміністрації) щороку до 15 лютого починаючи з 2026 року узагальнюють інформацію, подану

районними, районними у м. Києві і Севастополі держадміністраціями (військовими адміністраціями), органами місцевого самоврядування, та подають її на розгляд Мінінфраструктури та міністерствам, іншим центральним органам виконавчої влади, на яких операційними планами заходів з реалізації Стратегії покладено виконання відповідних заходів;

міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання державного сектору економіки у галузі транспорту, інші суб'єкти, на яких операційними планами заходів з реалізації Стратегії покладено виконання відповідних заходів, щороку до 1 березня починаючи з 2026 року узагальнюють інформацію, подану їх територіальними органами (за наявності), Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими держадміністраціями (військовими адміністраціями), а також іншими виконавцями відповідних заходів, та подають її, а також інформацію щодо фактичних значень показників досягнення стратегічних цілей цієї Стратегії, передбачених додатком до Стратегії, Мінінфраструктури.

Ця Стратегія та/або операційні плани заходів з її реалізації коригуються не пізніше ніж через два роки з дня скасування або припинення воєнного стану на території України.

Результати моніторингу також можуть бути підставою для коригування Стратегії та/або операційних планів заходів з її реалізації.

---

ПОКАЗНИКИ  
досягнення стратегічних цілей Національної транспортної стратегії України  
на період до 2030 року

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
Стратегічна ціль 1. Відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС					
1. Частка виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, у сфері транспорту	відсотків	56 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	щорічний звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони
2. Протяжність збудованих/реконструйованих залізничних колій	кілометрів (протягом календарного	23,8 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	АТ “Укрзалізниця” (за згодою)

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
1435 міліметрів на території України	року)				
3. Протяжність відремонтованих залізничних колій, зокрема відновлених від наслідків пошкоджень, завданих збройною агресією Російської Федерації	кілометрів (протягом календарного року)	1 308,3 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	АТ “Укрзалізниця” (за згодою)
4. Обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом	млн. тонн	148,4 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат АТ “Укрзалізниця” (за згодою)
5. Обсяг перевезень вантажів через аеропорти України	тис. тонн	0 (2023 рік)	відновлено до рівня 2021 року (81,8)	тенденція до зростання показника	Держстат Державіаслужба
6. Кількість польотів у повітряному просторі України та над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладена на Україну	польотів	0 (2023 рік)	відновлено до рівня 2021 року (230 512)	тенденція до зростання показника	Державіаслужба

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
7. Обсяг обробки вантажів у морських портах України	млн. тонн	62 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)
8. Обсяг перевезень вантажів з використанням внутрішніх водних шляхів (за умови відновлення навігації на всій протяжності української частини р. Дніпро)	млн. тонн	3,5 (2021 рік)	відновлено до рівня 2021 року	тенденція до зростання показника	Держстат
9. Обсяги нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування	кілометрів (протягом календарного року)	198 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Агентство відновлення
10. Обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні	млн. тонн	9,2 (2021 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
11. Обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні	млн. тонн	170,9 (2021 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
12. Кількість профінансованих проектів відновлення та розвитку, що внесені до Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (в секторі "Транспортні послуги")	одиниць	81 (жовтень 2024 р.)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Мінінфраструктури (Єдина цифрова інтегрована інформаційно-аналітична система управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури)
13. Кількість реалізованих проектів відновлення та розвитку, що внесені до Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (в секторі "Транспортні послуги")	одиниць	3 (жовтень 2024 р.)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Мінінфраструктури (Єдина цифрова інтегрована інформаційно-аналітична система управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури)

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
Стратегічна ціль 2. Забезпечення якісних пасажирських перевезень та безперешкодної мобільності					
14. Кількість пасажирів, перевезених залізничним транспортом у далекому та міжнародному сполученнях	млн. пасажирів	24,1 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат АТ “Укрзалізниця” (за згодою)
15. Дотримання графіка руху поїздів у далекому сполученні	відсотків	91,1 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	АТ “Укрзалізниця” (за згодою)
16. Рівень задоволеності пасажирів перевезенням залізничним транспортом у далекому та міжнародному сполученнях	відсотків	62,9 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	АТ “Укрзалізниця” (за згодою)
17. Обсяг пасажиропотоку в аеропортах України	млн. пасажирів	0 (2023 рік)	відновлено до рівня 2021 року (16,2)	тенденція до зростання показника	Держстат Державіаслужба
18. Кількість перевезених міським електротранспортом пасажирів	млн. пасажирів	1169 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
19. Кількість перевезених трамваями пасажирів	млн. пасажирів	322 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
20. Кількість перевезених тролейбусами пасажирів	млн. пасажирів	539 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
21. Кількість перевезених поїздами метрополітену пасажирів	млн. пасажирів	308 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
22. Частка залізничних пасажирських вагонів, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення	відсотків	9,3 (на кінець 2021 року)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат АТ “Укрзалізниця” (за згодою)
23. Частка автобусів загального користування, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення	відсотків	15,3 (на кінець 2021 року)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат



Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
24. Частка трамвайних вагонів, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення	відсотків	43,1 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
25. Частка тролейбусів, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення	відсотків	70,7 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
26. Частка вагонів метрополітену, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення	відсотків	37,6 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Держстат
27. Кількість дорожньо-транспортних пригод з розрахунку на 100 тис. населення	одиниць	76 (2023 рік)	тенденція до зниження показника	38	Національна поліція
28. Кількість загиблих внаслідок дорожньо-	одиниць	10 (2023 рік)	тенденція до зниження	5	Національна поліція

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
транспортних пригод з розрахунку на 100 тис. населення			показника		
29. Кількість травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод з розрахунку на 100 тис. населення	одиниць	95 (2023 рік)	тенденція до зниження показника	48	Національна поліція
30. Викиди парникових газів від автомобільного, авіаційного, водного транспорту та залізниці	млн. тонн CO <sub>2</sub> еквівалента	25,68 (2021 рік)	тенденція до зниження показника	тенденція до зниження показника	Держстат Міндовкілля
Стратегічна ціль 4. Досягнення інституційної спроможності, розвиток людського капіталу та забезпечення ефективного управління у галузі транспорту					
31. Обсяг залученого зовнішнього фінансування (кредити та гранти) на відновлення та розвиток галузі транспорту	млн. доларів США	1 600 (2023 рік)	тенденція до зростання показника	тенденція до зростання показника	Мінінфраструктури
32. Кількість проектів міжнародної технічної	одиниць	13 (2023 рік)	тенденція до зростання	тенденція до зростання	Мінінфраструктури

Найменування показника	Одиниця виміру показника	Значення показника в базовому році	Описове прогнозоване значення показника у 2027 році	Описове прогнозоване цільове значення показника у 2030 році	Джерело даних
допомоги у галузі транспорту, що зареєстровані в Секретаріаті Кабінету Міністрів України, де Мінінфраструктури є бенефіціаром та/або реципієнтом			показника	показника	
33. Проведено масштабування електронної черги для автобусів та всіх вантажних транспортних засобів на пункти пропуску через державний кордон	одиниць	16 пунктів пропуску для вантажних автомобілів та 28 пунктів пропуску для автобусів	29 пунктів пропуску для вантажних автомобілів та автобусів	тенденція до подальшого зростання показника	Мінінфраструктури

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 27 грудня 2024 р. № 1550

ОПЕРАЦІЙНИЙ ПЛАН  
заходів з реалізації у 2025—2027 роках Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
Ефективне управління відновленням та розвитком галузі транспорту			
1. Проведення аналізу та пріоритизація потреб у відновленні та розбудові транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок бойових дій	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Державіаслужба державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	2025—2027 роки	визначено на кожен рік пріоритетні публічні інвестиційні проекти відновлення та розбудови транспортної інфраструктури у відповідних сферах відповідно до вимог законодавства
2. Впровадження антикорупційних програм в інституціях, які здійснюють управління відновленням транспортної інфраструктури	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Державіаслужба державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	2027 рік	затверджено передбачені законодавством правила, стандарти і процедури щодо виявлення, протидії та запобігання корупції в інституціях, які здійснюють управління відбудовою транспортної інфраструктури

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
3. Впровадження системи управління якістю (ISO 9001:2015) та системи управління протидії корупції (ISO 37001:2016) в органах виконавчої влади та державних підприємствах, які здійснюють відновлення транспортної інфраструктури	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Державіаслужба державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	2027 рік	впроваджено відповідні системи управління якістю та системи управління протидії корупції
4. Забезпечення розвитку та удосконалення Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об’єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (екосистеми DREAM)	Мінінфраструктури Агентство відновлення	2025 рік	удосконалено законодавче регулювання використання Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об’єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (екосистеми DREAM)
5. Підготовка і подання в установленому порядку пропозицій щодо позбавлення Мінінфраструктури деяких повноважень, зокрема щодо	Мінінфраструктури	2025 рік	прийнято відповідні акти

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
надання адміністративних послуг, управління об'єктами державної власності та контрольних-наглядових функцій			
6. Створення нормативно-правових підстав для функціонування єдиної незалежної організації (установи) з розслідування аварійних подій на транспорті, позбавлення відповідних органів державної влади функцій із розслідування аварійних подій та інцидентів на окремих видах транспорту	Мінінфраструктури	2026 рік	прийнято нормативно-правові акти щодо утворення/визначення єдиної незалежної організації (установи), відповідальної за розслідування аварійних подій на транспорті, забезпечення її інституційної спроможності
7. Приведення методології транспортної статистики у відповідність із законодавством ЄС у сфері статистики відповідно до додатка ХХІХ до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та	Держстат Мінінфраструктури МВС Національна поліція Державіаслужба Укртрансбезпека Адміністрація судноплавства АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	2027 рік	прийнято підзаконні нормативно-правові акти з метою упорядкування системи збору, аналізу та використання адміністративних та статистичних даних у галузі транспорту

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, та методології Євростату	державне підприємство водних шляхів “Укрводшлях” (за згодою) державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)		
8. Забезпечення поглиблення двосторонньої співпраці з країнами-партнерами у галузі транспорту, зокрема у рамках програм підтримки Транспортного товариства, зокрема в частині обміну досвідом імплементації директив та регламентів ЄС у галузі транспорту шляхом участі в навчальних програмах, семінарах тощо	Мінінфраструктури	2027 рік	забезпечено участь фахівців у навчальних програмах, семінарах щодо подальшої імплементації директив та регламентів ЄС у галузі транспорту
9. Приведення у відповідність з принципами і рекомендаціями ЄС підготовки фахівців за спеціальностями, здобуття ступеня освіти за якими необхідне для доступу до	МОН Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Укртрансбезпека Державіаслужба	2027 рік	внесено зміни до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до підготовки фахівців за спеціальностями, здобуття ступеня освіти за якими необхідне для доступу до професій, для яких запроваджено додаткове регулювання, для приведення їх у

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
професій, для яких запроваджено додаткове регулювання			відповідність із принципами і рекомендаціями ЄС
10. Посилення інституційної спроможності центральних органів виконавчої влади, відповідальних за реалізацію державної політики в окремих сферах транспорту	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Укртрансбезпека Державіаслужба	2027 рік	проведено на систематичній основі навчальні заходи з питань застосування права ЄС (acquis ЄС) в частині контролю та нагляду за дотриманням суб'єктами господарювання законодавства для державних службовців, відповідальних за здійснення функцій державного нагляду та контролю
11. Забезпечення повноцінного функціонування усіх модулів інтегрованої інформаційної системи управління людськими ресурсами в державних органах галузі транспорту (HRMIS)	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Укртрансбезпека Державіаслужба	2025 рік	прийнято розпорядчі акти про автоматизацію кадрового документообігу в державних органах, про забезпечення доступу до інформації про персонал в електронному вигляді
12. Адаптація умов праці (розташування робочого місця, обладнання приміщень, санітарно-побутові умови) для осіб з інвалідністю, ветеранів війни,	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Укртрансбезпека Державіаслужба	2027 рік	прийнято розпорядчі акти про створення робочих місць з інклюзивним підходом, створення умов для безперешкодного доступу до будівель та пересування на території державних підприємств, установ, організацій галузі транспорту



Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
осіб, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною, постраждалих учасників Революції Гідності	підприємства, установи, організації, що належать до сфери управління Мінінфраструктури (за згодою)		
13. Дотримання принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків під час розроблення нормативно-правових актів у галузі транспорту	Мінінфраструктури Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Укртрансбезпека Державіаслужба	2027 рік	нормативно-правові акти в галузі транспорту розробляються з обов'язковим урахуванням вимог щодо гендерної рівності
14. Підвищення престижності роботи в органах державної влади, на підприємствах, в установах, організаціях галузі транспорту	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства Агентство відновлення Державіаслужба Укртрансбезпека	2027 рік	проведено інформаційну кампанію щодо підвищення престижності роботи на підприємствах, в установах та організаціях галузі транспорту
15. Забезпечення вдосконалення програмних документів та нормативно-правової бази з питань функціонування інфраструктури альтернативних видів палива та джерел енергії для підвищення рівня екологічності транспорту з	Держенергоефективності державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)	2025 рік	розроблено та подано пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правових актів, програмних документів, спрямованих на забезпечення ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження та інфраструктури альтернативних видів палива та джерел енергії, підвищення рівня екологічності транспорту у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного,

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>урахуванням пріоритетів транспортної політики і законодавства ЄС у відповідних сферах, зокрема Регламенту (ЄС) 2023/1804 від 13 вересня 2023 р. про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива та скасування Директиви 2014/94/ЄС</p>	<p>Мінінфраструктури Міненерго Міндовкілля Держенергоефективності Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Державіаслужба АТ “Укрзалізниця” (за згодою) НАК “Нафтогаз України” (за згодою) державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)</p>	<p>2027 рік</p>	<p>авіаційного, морського та внутрішнього водного транспорту</p> <p>прийнято відповідні нормативно-правові акти, програмні документи, що враховують або спрямовані на розвиток інфраструктури альтернативних видів палива та джерел енергії, підвищення рівня екологічності транспорту на період до 2030 року у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, авіаційного, морського та внутрішнього водного транспорту</p>
<p>16. Удосконалення процесів залучення коштів міжнародних фінансових організацій, міжнародної технічної допомоги, коштів донорів, грантів для реалізації</p>	<p>Мінінфраструктури Мінфін Агентство відновлення Адміністрація судноплавства Державіаслужба АТ “Укрзалізниця” (за згодою)</p>	<p>2027 рік</p>	<p>забезпечено належну реалізацію інвестиційних проектів, пов’язаних із захистом, відновленням, реконструкцією, модернізацією, будівництвом, що реалізуються у галузі транспорту, та проектів щодо посилення інституційної</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
інвестиційних проектів, пов'язаних із захистом, відновленням, реконструкцією, модернізацією, будівництвом у транспортній галузі, та для посилення інституційної спроможності інституцій, які здійснюють управління відновленням транспортної інфраструктури	підприємства, установи, організації, що належать до сфери управління Мінінфраструктури (за згодою)		спроможності інституцій, які здійснюють управління відновленням транспортної інфраструктури; укладено угоди про залучення коштів міжнародних фінансових організацій та міжнародних донорів, зокрема міжнародної технічної допомоги та грантів для реалізації нових інвестиційних проектів, пов'язаних із захистом, відновленням, реконструкцією, модернізацією, будівництвом у галузі транспорту, та проектів щодо посилення інституційної спроможності інституцій, які здійснюють управління відновленням транспортної інфраструктури; забезпечено належну координацію та взаємодоповнення з майбутнім плануванням проектів, що підтримуються ЄС та іншими міжнародними партнерами
17. Забезпечення під час планування, проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів з метою	Міндовкілля Мінінфраструктури МВС Національна поліція Агентство відновлення Адміністрація судноплавства	2027 рік	затверджено методики розрахунку антропогенних викидів джерелами та абсорбції (поглинання) поглиначами парникових газів і забруднюючих речовин автомобільним, авіаційним, залізничним, водним транспортом;

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, зниження рівня загибелі тварин	Укртрансбезпека АТ “Укрзалізниця” (за згодою) обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) органи місцевого самоврядування (за згодою)		подано під час розроблення та виконання планів та програм розвитку галузі транспорту, планування, проектування, будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів транспортної інфраструктури пропозиції щодо територіальних та технологічних альтернативних варіантів з метою збереження цінних природоохоронних територій, біо- та ландшафтного різноманіття, подано пропозиції щодо відповідних організаційних та технічних рішень для зниження рівня загибелі тварин
Залізничний транспорт			
18. Супроводження у Верховній Раді України проекту закону про конкурентний ринок залізничного транспорту, який імплементує положення права ЄС за такими ключовими напрямками, як створення законодавчих умов для функціонування конкурентного ринку	Мінінфраструктури АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	до прийняття закону	забезпечено супроводження у Верховній Раді України відповідного законопроекту

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>пасажирських і вантажних перевезень, зокрема: забезпечення рівноправного та недискримінаційного доступу перевізників до залізничної інфраструктури; створення відповідно до законодавства ЄС нових державних органів, які здійснюватимуть публічне управління на конкурентному транспортному ринку (регулятор та орган з безпеки); функціональне розділення оператора інфраструктури та перевізників; впровадження системи безпеки залізничного руху; запровадження технічного розслідування залізничних аварій; встановлення правових основ технічного регулювання забезпечення інтероперабельності (здатності залізничного</p>			

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>транспорту підтримувати безпечний рух); організація суспільно важливих перевезень пасажирів залізничним транспортом (PSO)</p>			
<p>19. Розроблення підзаконної нормативно-правової бази, необхідної для імплементації положень закону про конкурентний ринок залізничного транспорту</p>	<p>Мінінфраструктури АТ “Укрзалізниця” (за згодою)</p>	<p>2027 рік</p>	<p>прийнято відповідні нормативно-правові акти, необхідні для виконання положень закону про конкурентний ринок залізничного транспорту, зокрема з питань рівноправного та недискримінаційного доступу до інфраструктури, ліцензування перевізників, системи управління безпекою, порядку організації суспільно важливих перевезень пасажирів (PSO)</p>
<p>20. Проведення структурної реформи АТ “Укрзалізниця” з метою гарантування рівноправного доступу до інфраструктури загального користування та справедливої конкуренції на ринку залізничних перевезень відповідно до закону про конкурентний ринок залізничного транспорту</p>	<p>АТ “Укрзалізниця” (за згодою) Мінінфраструктури</p>	<p>2027 рік</p>	<p>забезпечено фінансове, функціональне та організаційне відокремлення оператора інфраструктури та перевізників (окремо з вантажних та пасажирських перевезень) відповідно до права ЄС (acquis ЄС)</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
21. Удосконалення законодавства щодо забезпечення сталого фінансування у сфері залізничного транспорту	Мінінфраструктури Мінфін АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	2027 рік	подано до Верховної Ради України відповідні законопроекти
22. Створення нормативно-правових підстав для забезпечення реалізації державної політики у сфері залізничного транспорту, зокрема у сфері безпеки та технічної політики на залізничному транспорті відповідно до положень Директив 2016/797/ЄС та 2016/798/ЄС щодо правового статусу та функцій Національного органу з безпеки	Мінінфраструктури АТ “Укрзалізниця” (за згодою) заінтересовані центральні органи виконавчої влади	2027 рік	прийнято нормативно-правові акти щодо утворення/визначення центрального органу виконавчої влади, відповідального за реалізацію державної політики у сфері залізничного транспорту, зокрема у сфері безпеки та технічної політики на залізничному транспорті, та затвердження положення про нього
23. Удосконалення законодавчого регулювання з питань адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері залізничного транспорту	Мінінфраструктури МВС Національна поліція	2027 рік	подано до Верховної Ради України законопроект про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення вимог законодавства про залізничний транспорт

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
24. Встановлення єдиної класифікації транспортних подій на залізничному транспорті з урахуванням показників загальної безпеки (CSIs) відповідно до права ЄС (acquis ЄС)	Мінінфраструктури Укртрансбезпека	2025 рік	затверджено Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті України
25. Приведення стратегічного плану розвитку та інвестиційних планів АТ “Укрзалізниця” у відповідність із Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року (далі — Стратегія) з урахуванням пріоритетності інтеграції залізничної системи України до ЄС	АТ “Укрзалізниця” (за згодою) Мінінфраструктури	2025 рік	затверджено стратегічний план розвитку, інвестиційні плани АТ “Укрзалізниця”, які враховують положення Стратегії (зокрема передбачають реалізацію проектів відповідно до пріоритетів, визначених у Стратегії інтеграції залізничних систем України та Молдови в ЄС, опублікованій Європейською Комісією 11 липня 2023 р.)
26. Приведення стратегічного плану розвитку та інвестиційних планів ПрАТ “Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту” (за згодою) Мінінфраструктури	ПрАТ “Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту” (за згодою) Мінінфраструктури	2027 рік	затверджено стратегічний план розвитку, інвестиційні плани ПрАТ “Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту”, які враховують пріоритети Стратегії



Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
транспортну” у відповідність із Стратегією			
27. Запровадження та вдосконалення системи обміну інформацією для виробництва офіційної державної статистичної інформації у галузі статистики залізничного транспорту	АТ “Укрзалізниця” (за згодою) Мінінфраструктури Держстат	2027 рік	забезпечено надання органам державної статистики даних про перевезення вантажів та пасажирів, зокрема на напрямках, включених до транс’європейської транспортної мережі, необхідних для імплементації права ЄС у галузі статистики залізничного транспорту
	Автомобільний транспорт та дорожнє господарство		
28. Урегулювання питання перевезення швидкопсувних харчових продуктів відповідно до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для таких перевезень	Мінінфраструктури Укртрансбезпека	2027 рік	подано до Верховної Ради України проект Закону України “Про внесення змін до Закону України “Про автомобільний транспорт” щодо окремих питань перевезень швидкопсувних харчових продуктів автомобільними транспортними засобами”
29. Запровадження системи обміну інформацією про дорожньо-транспортні	МВС Національна поліція Мінінфраструктури	2025 рік	затверджено Інструкцію з формування та використання обліку, порядку ведення відомчих класифікаторів інформації,

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
пригоди та їх наслідки, а також визначення порядку ведення відомчих класифікаторів інформації, форми спостережень та методики проведення аналізу даних	МОЗ Укртрансбезпека		форми спостережень та методики проведення аналізу даних
30. Забезпечення реалізації загальної методології для розрахунку економічних наслідків аварій, дорожньо-транспортних пригод відповідно до практики європейських країн	МВС Національна поліція Держстат	2025 рік	подано органам державної статистики дані про дорожньо-транспортні пригоди, які необхідні для імплементації права ЄС у галузі статистики безпеки на транспорті
31. Запровадження системи встановлення і використання пристроїв обмеження швидкості для деяких категорій колісних транспортних засобів	Мінінфраструктури Агентство відновлення Укртрансбезпека МОЗ МВС Мінекономіки Національна поліція	2026 рік	прийнято нормативно-правовий акт щодо затвердження методики визначення економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод
32. Запровадження системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів	Мінінфраструктури Укртрансбезпека Національна поліція	2027 рік	подано до Верховної Ради України проект Закону України щодо обов'язкового використання пристроїв обмеження швидкості для деяких категорій колісних транспортних засобів
		2026 рік	прийнято нормативно-правові акти про внесення змін до нормативно-правових актів щодо зменшення частки дорожньо-транспортних пригод на автомобільному

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
загального користування			транспорті, що відбуваються внаслідок неналежного технічного стану транспортних засобів
33. Удосконалення процесу проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування	Мінінфраструктури	2025 рік	прийнято постанову Кабінету Міністрів України про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 р. № 1081
34. Удосконалення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту	Мінінфраструктури державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)	2025 рік	прийнято постанову Кабінету Міністрів України про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176
35. Внесення змін до законодавства у частині заборони для всіх суб’єктів господарювання незалежно від форми власності, які здійснюють навантаження вантажів з перевищенням габаритно-вагових норм без відповідного дозволу, а також	Мінінфраструктури Укртрансбезпека Агентство відновлення Мінагрополітики Міндовкілля Мінекономіки Держпродспоживслужба	2027 рік	прийнято нормативно-правові акти щодо внесення відповідних змін до нормативно-правових актів з метою створення нормативних механізмів для забезпечення функціонування державного нагляду (контролю) в частині безпеки перевезень у сфері автомобільного транспорту

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>випуск на автомобільні дороги транспортних засобів з місць завантаження (кар'єри, елеватори, пункти вирубки лісу, портові агенти, деревообробні підприємства тощо) з перевищенням габаритно-вагових норм без наявності відповідного дозволу</p>			
<p>36. Удосконалення процедур визначення відповідності параметрів комфортності автобусів, сфери їх використання за видами сполучень та режимами руху під час проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування</p>	<p>Мінінфраструктури державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)</p>	<p>2025 рік</p>	<p>прийнято відповідний нормативно-правовий акт</p>
<p>37. Визначення основних напрямів удосконалення процесу реалізації державної політики у сфері маркування та регулювання істотних</p>	<p>державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою) Мінінфраструктури</p>	<p>2026 рік</p>	<p>підготовлено концептуальну записку щодо удосконалення реалізації державної політики у сфері маркування та регулювання істотних екологічних властивостей колісних транспортних</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
екологічних властивостей колісних транспортних засобів у життєвому циклі	Міндовкілля		засобів у життєвому циклі
38. Визначення основних завдань і заходів щодо реалізації державної політики у частині розвитку сфери дорожнього господарства	Мінінфраструктури Агентство відновлення державне підприємство “Національний інститут розвитку інфраструктури” (за згодою)	2025 рік	затверджено Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування
39. Подальша лібералізація автомобільних вантажних перевезень	Мінінфраструктури	2027 рік	підписано двосторонні та багатосторонні угоди щодо лібералізації автомобільних вантажних перевезень
40. Удосконалення процедур ведення реєстру сертифікатів затвердження типу і виданих виробниками сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та обладнання	Мінінфраструктури	2025 рік	затверджено Порядок ведення реєстру сертифікатів затвердження типу і виданих виробниками сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та обладнання
41. Удосконалення процедури проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі)	Мінінфраструктури Укртрансбезпека	2025 рік	внесено зміни до Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
42. Удосконалення правового регулювання доступу до ринку автомобільних перевезень та забезпечення соціальних гарантій та умов праці водіїв відповідно до права ЄС (acquis ЄС)	Мінінфраструктури Укртрансбезпека Мінсоцполітики	2026 рік	прийнято нормативно-правові акти про внесення змін до законодавства з метою впровадження актів ЄС щодо доступу до ринку автомобільних перевезень та забезпечення соціальних гарантій та умов праці водіїв
43. Проведення профілактичних заходів на автомобільному транспорті	Укртрансбезпека Національна поліція МВС МОЗ обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) органи місцевого самоврядування (за згодою)	2025—2027 роки	проведено кожного зимового сезону додаткові заходи з контролю профілактики аварійності на автомобільному транспорті
44. Удосконалення нормативно-правового регулювання з питань функціонування системи електронної черги в пунктах пропуску через державний кордон для всіх видів автомобільного транспорту за допомогою електронної	Мінінфраструктури Агентство відновлення Укртрансбезпека Адміністрація Держприкордонслужби	2027 рік	прийнято відповідні нормативно-правові акти для забезпечення належного управління чергами в пунктах перетину державного кордону за допомогою електронної системи “Електронна черга перетину кордону”

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
системи “Електронна черга перетину кордону” з поступовим забезпеченням сумісності з аналогічними системами сусідніх країн			
45. Забезпечення пріоритизації проектів нового будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг на підставі інформаційно-аналітичних і експертних систем та уникнення суб’єктивного втручання у процес планування робіт на основі інструментальних показників	Мінінфраструктури Мінфін Агентство відновлення державне підприємство “Національний інститут розвитку інфраструктури” (за згодою)	2025 рік	видано спільний наказ Мінінфраструктури та Мінфіну про внесення змін до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов’язаних з утриманням автомобільних доріг
46. Створення умов для забезпечення інноваційного розвитку та високої якості і довговічності дорожніх та транспортних споруд	Агентство відновлення Мінінфраструктури	2025—2027 роки	затверджено щорічні тематичні плани науково-дослідних робіт Агентства відновлення
47. Запровадження системи обміну інформацією для виробництва офіційної	МВС Мінінфраструктури Держстат	2025 рік	забезпечено подання органам державної статистики даних Єдиного державного реєстру транспортних засобів, які

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
державної статистичної інформації щодо парку колісних транспортних засобів та його структури з урахуванням вимог, зокрема, Регламенту (ЄС) 2023/1804	державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)		необхідні для імплементації права ЄС у галузі статистики транспорту та розвитку інфраструктури альтернативних джерел енергії
48. Запровадження системи обміну інформацією для виробництва офіційної державної статистичної інформації про перевезення вантажів вантажним автомобільним транспортом	Мінінфраструктури Держстат	2027 рік	забезпечено подання органам державної статистики даних системи “Товарно-транспортна накладна в електронній формі (e-TTN)”, які необхідні для імплементації права ЄС у галузі статистики вантажного автомобільного транспорту
49. Удосконалення процедури затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання для поступового наближення національного законодавства до вимог ЄС	Мінінфраструктури державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)	2026 рік	прийнято відповідний акт
Морський та внутрішній водний транспорт			
50. Визначення основних принципів, завдань та заходів щодо реалізації державної	Мінінфраструктури	2027 рік	схвалено Стратегію розвитку внутрішнього водного транспорту



Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
політики у сфері розвитку внутрішнього водного транспорту та потреб у приведенні законодавства у галузі транспорту у відповідність із законодавством ЄС			
51. Створення умов для відновлення судноплавства на всій протяжності української частини р. Дніпро та на інших судноплавних ділянках внутрішніх водних шляхів України (зокрема р. Дністер, Горинь, Стир), а також для створення рекреаційних зон уздовж річок	державне підприємство водних шляхів “Укрводшлях” (за згодою) Мінінфраструктури Мінекономіки приватне акціонерне товариство “Укргідроенерго” (за згодою) державне підприємство “Адміністрація річкових портів” (за згодою)	2026 рік	підготовлено концептуальну записку щодо перспектив відновлення та модернізації інфраструктури Каховського судноплавного шлюзу з будівництвом другої гілки шлюзу; розроблено плани створення рекреаційних зон уздовж річок
52. Розроблення та прийняття Порядку здійснення технічного нагляду за суднами внутрішнього плавання, Порядку визнання класифікаційних товариств для здійснення технічного	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства	2025 рік	видано наказ про деякі питання технічного нагляду за суднами внутрішнього плавання

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>нагляду за суднами внутрішнього плавання та його припинення, Технічних вимог до суден внутрішнього плавання (відповідно до Директиви (ЄС) 2016/1629 від 14 вересня 2016 р., якою встановлюються технічні вимоги до суден внутрішнього водного транспорту, вносяться зміни до Директиви 2009/100/ЄС та скасовується Директива 2006/87/ЄС)</p>			
<p>53. Розвиток контейнерних перевезень шляхом реалізації в морському порту “Чорноморськ” проекту державно-приватного партнерства (концесії) першого та контейнерного терміналів державного підприємства “Морський торговельний порт “Чорноморськ” та</p>	<p>Мінінфраструктури державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) державне підприємство “Морський торговельний порт “Чорноморськ” (за згодою)</p>	<p>2025 рік</p>	<p>укладено договори державно-приватного партнерства (концесії) з метою залучення інвестицій для розвитку об’єктів портової інфраструктури морського порту “Чорноморськ”</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>відповідного майна державного підприємства “Адміністрація морських портів України”</p> <p>54. Розвиток залізнично-поромного комплексу державного підприємства “Морський торговельний порт “Чорноморськ” та відповідного майна державного підприємства “Адміністрація морських портів України” шляхом реалізації проекту державно-приватного партнерства (концесії)</p> <p>55. Створення умов для функціонування Річкової інформаційної служби державного підприємства водних шляхів “Укрводшлях” відповідно до законодавства ЄС, максимальна автоматизація судноплавства на внутрішніх водних шляхах</p>	<p>Мінінфраструктури державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) державне підприємство “Морський торговельний порт “Чорноморськ” (за згодою)</p> <p>Мінінфраструктури державне підприємство водних шляхів “Укрводшлях” (за згодою)</p>	<p>2025 рік</p> <p>2027 рік</p>	<p>укладено договір державно-приватного партнерства (концесії) з метою залучення інвестицій для розвитку об’єктів портової інфраструктури морського порту “Чорноморськ”</p> <p>видано наказ Мінінфраструктури про внесення змін до Положення про Річкову інформаційну службу та створено умови для функціонування Річкової інформаційної служби сумісної з Річковою інформаційною службою держав — членів ЄС та автоматизованого обліку перевезень на внутрішніх водних шляхах</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
56. Удосконалення законодавства з метою спрощення надання адміністративних послуг під час реєстрації українських суден	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства	2026 рік	видано наказ Мінінфраструктури про внесення змін до Порядку реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України
57. Ратифікація Україною Конвенції № 185, якою переглянуто Конвенцію про посвідчення особи моряків (переглянута), 2003 року, з поправками, прийнятої Міжнародною конференцією праці на її 91-й сесії (2003 року) з поправками, внесеними Міжнародною конференцією праці на її 105-й сесії (2016 року)	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства МЗС	2025 рік	подано до Верховної Ради України проекти Законів України “Про ратифікацію Конвенції № 185, якою переглянуто Конвенцію про посвідчення особи моряків (переглянута), 2003 року, з поправками, прийнятої Міжнародною конференцією праці на її 91-й сесії (2003 року) з поправками, внесеними Міжнародною конференцією праці на її 105-й сесії (2016 року)” та “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв’язку із ратифікацією Конвенції № 185, якою переглянуто Конвенцію про посвідчення особи моряків (переглянута), 2003 року, з поправками, прийнятої Міжнародною конференцією праці на її 91-й сесії (2003 року) з поправками, внесеними Міжнародною конференцією праці на її 105-й сесії (2016 року)

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
58. Удосконалення законодавчого регулювання умов праці у морському суднопластві відповідно до міжнародних стандартів	Мінінфраструктури Адміністрація суднопластва МЗС МОЗ Мінекономіки Мінсоцполітики Держпраці	2026 рік	подано до Верховної Ради України проекти Законів України “Про ратифікацію Конвенції про працю в морському суднопластві 2006 року з поправками” та “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв’язку з ратифікацією Конвенції про працю у морському суднопластві 2006 року з поправками”
59. Удосконалення законодавчого регулювання з питань забезпечення готовності у випадку забруднення нафтою та боротьби з ним	Мінінфраструктури Адміністрація суднопластва МЗС	2027 рік	подано до Верховної Ради України законопроекти щодо ратифікації Міжнародної конвенції по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва 1990 року та щодо внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв’язку з ратифікацією Міжнародної конвенції по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва 1990 року
60. Удосконалення нормативно-правової бази України та імплементація у законодавство обов’язкових документів Міжнародної морської організації,	Мінінфраструктури Адміністрація суднопластва МЗС	2027 рік	прийнято відповідні нормативно-правові акти для забезпечення гармонізації та наближення національного законодавства до інструментів Міжнародної морської організації, Міжнародної організації праці та законодавства ЄС у сфері безпеки

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
Міжнародної організації праці та законодавства ЄС у сфері безпеки судноплавства			судноплавства
61. Удосконалення нормативно-правового забезпечення торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах, процесу охорони суден, портів та портових засобів	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)	до прийняття відповідного закону	забезпечено супроводження у Верховній Раді України проекту Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах” (реєстраційний номер 11341 від 14 червня 2024 р.)
62. Нормативно-правове регулювання засад забезпечення готовності до реагування на аварійні морські події в територіальному морі, внутрішніх морських водах та виключній морській економічній зоні, організації та проведення аварійно-рятувальних операцій	Мінінфраструктури	2027 рік	прийнято відповідні нормативно-правові акти, якими визначено правові, фінансові, організаційні засади функціонування системи готовності до реагування на аварійні події в територіальному морі, внутрішніх морських водах та виключній морській економічній зоні
63. Здійснення заходів з приєднання України до Меморандуму про	Адміністрація судноплавства Мінінфраструктури МЗС	2027 рік	забезпечено прийняття відповідних рішень

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту та виходу з Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в Чорноморському регіоні, або позбавлення Російської Федерації статусу адміністратора Чорноморської інформаційної системи (ЧМІС)</p>			
<p>64. Позбавлення держави-агресора можливості дієвого впливу на прийняття рішень у Міжнародній морській організації, в регіональних чорноморських організаціях, пов'язаних із судноплавством і морським середовищем, інших міжнародних органах і організаціях, пов'язаних з морським та внутрішнім водним транспортом</p>	<p>Адміністрація судноплавства Мінінфраструктури МЗС</p>	<p>2027 рік</p>	<p>вжито на міжнародному рівні заходів до недопущення обрання держави-агресора до складу керуючих та інших органів міжнародних організацій у сфері морського та внутрішнього водного транспорту або позбавлення дієвого впливу Російської Федерації на прийняття рішень таких організацій</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
65. Удосконалення процесу надання послуг лоцманського проведення суден у морських портах України та підходах до них	Мінінфраструктури	2027 рік	подано до Верховної Ради України законопроект щодо забезпечення надання лоцманського проведення суден у морських портах України та підходах до них виключно державними лоцманами України з метою захисту людського життя та забезпечення безпеки судноплавства
66. Удосконалення Національної системи пошуку та рятування на морі	Мінінфраструктури МОЗ Адміністрація Держприкордонслужби ДСНС Адміністрація судноплавства Державіаслужба МЗС казенне підприємство “Морська пошуково-рятувальна служба” (за згодою)	2027 рік	розроблено та прийнято відповідні акти з метою забезпечення розвитку та функціонування Національної системи пошуку і рятування на морі відповідно до Положення про Національну систему пошуку і рятування на морі та рішень Національного координатора діяльності з пошуку і рятування на морі (засобів глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства, засобів координації та здійснення пошуково-рятувальних операцій)
67. Визначення законодавчих підстав для сталого фінансування морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства	Адміністрація судноплавства Мінінфраструктури Мінфін	2027 рік	подано до Верховної Ради України законопроект про внесення змін до законодавства з метою сталого фінансування морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства



Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
68. Імплементация Директиви ЄС 2017/2397 від 12 грудня 2017 р. про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні та про скасування Директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС щодо професійних компетенцій у судноплаванні	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавання	2025 рік	видано наказ Мінінфраструктури про затвердження вимог до навчальних програм, тренажерного обладнання, суден внутрішнього водного плавання, що використовуються для виконання практичних завдань під час підготовки та складання іспиту
69. Удосконалення процесу визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на суднах відповідно до вимог Директиви ЄС 2017/2397 від 12 грудня 2017 р. про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні та скасування Директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС, а також Директиви ЄС 2022/993 від 8 червня 2022 р. про мінімальний рівень підготовки моряків	МОЗ Мінінфраструктури Адміністрація судноплавання	2025 рік	видано наказ МОЗ про внесення змін до Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на суднах

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
70. Створення умов для функціонування Реєстру кваліфікаційних посвідчень членів палубної команди та послужних книжок, інших кваліфікаційних документів членів екіпажів українських суден внутрішнього плавання, а також спеціальних дозволів капітанів (судноводіїв)	Адміністрація судноплавства	2025 рік	здійснено організаційні заходи, необхідні для забезпечення належного функціонування Реєстру кваліфікаційних посвідчень членів палубної команди та послужних книжок, інших кваліфікаційних документів членів екіпажів українських суден внутрішнього плавання, а також спеціальних дозволів капітанів (судноводіїв), що забезпечує сумісність з базою даних членів екіпажу Європейського Союзу
71. Запровадження функціонування інформаційно-комунікаційної системи суден в Україні (включає Державний судновий реєстр України, Суднову книгу України, Реєстр суден внутрішнього плавання, інші складові підсистеми чи інформацію, що пов'язані із судном), а також Реєстру свідоцтв суден внутрішнього плавання, який забезпечує зв'язок з	Адміністрація судноплавства Мінінфраструктури	2026 рік	прийнято відповідні нормативно-правові акти для функціонування реєстрів та баз даних у сфері морського та внутрішнього водного транспорту та супутніх баз даних, що передбачені законодавством

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
Європейською базою даних корабельних корпусів (EHDB)			
72. Здійснення заходів з передачі в концесію пасажирського комплексу морського порту “Одеса” з метою залучення інвестицій для розвитку об’єктів портової інфраструктури, відновлення та збільшення показників пасажиропотоку морського порту	Мінінфраструктури державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)	2027 рік	підготовлено конкурсні документи та проведено конкурс з визначення концесіонера пасажирського комплексу морського порту “Одеса”
73. Приведення стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів суб’єктів господарювання державного сектору економіки у сферах морського та внутрішнього водного транспорту у відповідність із Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою) ПрАТ “УДП” (за згодою) державне підприємство водних шляхів “Укрводшлях” (за згодою) казенне підприємство “Морська пошуково-рятувальна служба”	2025 рік	затверджено стратегічні плани розвитку, інвестиційні плани суб’єктів господарювання державного сектору економіки у сферах морського та внутрішнього водного транспорту, які враховують положення зазначеної Стратегії

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
	<p>(за згодою)            державне підприємство “Адміністрація річкових портів” (за згодою)            державна установа “Держгідрографія” (за згодою)            державне підприємство “Одеський морський торговельний порт” (за згодою)            державне підприємство “Морський торговельний порт “Чорноморськ” (за згодою)            державне підприємство “Морський торговельний порт “Південний” (за згодою)            державне підприємство “Миколаївський морський торговельний порт” (за згодою)            державне підприємство “Ізмаїльський морський торговельний порт” (за згодою)            державне підприємство “Ренійський морський торговельний порт” (за згодою)</p>		

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
74. Законодавче врегулювання процедур підготовки і дипломування моряків, що відповідають Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року і Міжнародній конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства	2027 рік	подано Кабінетом Міністрів України до Верховної Ради України законопроект про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються вимог до складу екіпажів морських суден, мінімального віку, стану здоров'я та професійної кваліфікації моряків
75. Створення умов для впровадження інформаційної системи “Морське єдине вікно” з подальшою її інтеграцією в інформаційні системи фіскальних та контролюючих органів	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)	2027 рік	вжито організаційних заходів для забезпечення обміну інформацією, визначеною Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства, ухваленою 9 квітня 1965 року
76. Запровадження системи обміну інформацією для виробництва офіційної державної статистичної інформації про перевезення вантажів та пасажирів	Мінінфраструктури Держстат Адміністрація судноплавства державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)	2027 рік	забезпечено подання органам державної статистики даних про вантажі та пасажирів, рух суден, які необхідні для імплементації права ЄС у галузі статистики морського та внутрішнього водного транспорту

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
морським та внутрішнім водним транспортом	державне підприємство водних шляхів “Укрводшлях” (за згодою)		
77. Забезпечення додаткового захисту трудових та соціальних прав працівників сфер морського та внутрішнього водного транспорту	Мінінфраструктури Адміністрація судноплавства Мінсоцполітики спільні представницькі органи професійних спілок у сферах морського та внутрішнього водного транспорту (за згодою) Федерація роботодавців транспорту України (за згодою)	2025 рік	забезпечено проведення колективних переговорів, укладення та реєстрацію нових галузевих угод у сферах морського та внутрішнього водного транспорту України на 2025—2030 роки відповідно до законодавства про колективні договори та угоди
78. Забезпечення реалізації трудових та соціальних прав українських моряків, зокрема у разі залишення без допомоги судновласника, невивплати заробітної плати, ненадання медичної та інших видів допомоги	Адміністрація судноплавства	2025 рік	підготовлено та опубліковано на офіційному веб-сайті Адміністрації судноплавства інформаційні матеріали щодо трудових та соціальних прав моряків під час роботи на судах, зокрема щодо порядку дій у разі залишення їх без допомоги судновласників
79. Визначення основних засад, завдань і заходів	Мінінфраструктури Державіаслужба	2025 рік	схвалено Стратегію розвитку сфери цивільної авіації та використання

Авіаційний транспорт

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
реалізації державної політики щодо розвитку сфери цивільної авіації	Агентство відновлення		повітряного простору на період до 2030 року
80. Підготовка дорожньої карти щодо поступової імплементації в законодавство України вимог та стандартів актів ЄС, зазначених в оновленому додатку I до Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір	Державіаслужба Мінінфраструктури	2025 рік	підготовлено відповідну дорожню карту
81. Імплементація в законодавство України вимог та стандартів актів ЄС, зазначених в оновленому додатку I до Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір	Державіаслужба Мінінфраструктури	2027 рік	прийнято нормативно-правові акти з метою імплементації у законодавство України актів ЄС, зазначених у додатку I до зазначеної Угоди, відповідно до передбачених Угодою перехідних періодів

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>82. Проведення в основних аеропортах, які задовольняють першочергову потребу населення України в авіап перевезеннях, аудиту матеріальних збитків аеропортової інфраструктури, завданих внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України</p>	<p>Мінінфраструктури Державіаслужба Агентство відновлення державне підприємство “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” (за згодою) державне підприємство “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького” (за згодою) Украерорух (за згодою) державне підприємство “Дирекція з будівництва міжнародного аеропорту “Одеса” (за згодою) державне підприємство “Фінансування інфраструктурних проєктів” (за згодою) органи місцевого самоврядування (за згодою) Київська міськдержадміністрація (військова адміністрація) аеропорти комунальної власності (за згодою)</p>	<p>протягом трьох місяців після припинення або скасування воєнного стану</p>	<p>забезпечено проведення аудиту матеріальних збитків аеропортової інфраструктури, яким визначено обсяг шкоди, завданої аеропортовій інфраструктурі, та обсяг необхідного фінансування на відновлення інфраструктури</p>



Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
83. Передбачення законодавчих підстав для сталого фінансування розвитку аеропортів	Мінінфраструктури Мінфін Агентство відновлення заінтересовані центральні органи виконавчої влади	протягом одного року після припинення або скасування воєнного стану	подано до Верховної Ради України законопроект щодо сталого фінансування розвитку аеропортів
84. Популяризація виробництва екологічно чистого авіаційного палива (Sustainable Aviation Fuel, SAF) як одного із способів зменшення викидів CO <sub>2</sub>	Мінінфраструктури Державіаслужба Міндовкілля	2026 рік	проведено заходи з популяризації виробництва екологічно чистого авіаційного палива в Україні
85. Проведення дослідження щодо виявлення потенційних проектів виробництва екологічно чистого авіаційного палива (Sustainable Aviation Fuel, SAF) в Україні	Мінінфраструктури Державіаслужба Мінагрополітики Міндовкілля	2026 рік	виявлено потенційні проекти щодо виробництва екологічно чистого авіаційного палива в Україні

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
86. Урегулювання питання компенсаційних зобов'язань за викиди CO <sub>2</sub> від міжнародної авіації	Мінінфраструктури Державіаслужба Міндовкілля	2027 рік	прийнято відповідний нормативно-правовий акт
87. Приведення стратегічних планів розвитку та інвестиційних планів державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Бориспіль”, державного підприємства “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького”, Украероруху, державного підприємства “Фінансування інфраструктурних проєктів” у відповідність із Стратегією	Мінінфраструктури Агентство відновлення державне підприємство “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” (за згодою) державне підприємство “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького” (за згодою) Украерорух (за згодою) державне підприємство “Фінансування інфраструктурних проєктів” (за згодою)	2025 рік	затверджено стратегічні плани розвитку, інвестиційні плани підприємств, які враховують положення Стратегії
88. Запровадження системи обміну інформацією для виробництва офіційної державної статистичної інформації про перевезення пасажирів, пошти та вантажів авіаційним транспортом	Держстат Державіаслужба Мінінфраструктури державне підприємство “Міжнародний аеропорт “Бориспіль” (за згодою) державне	2027 рік	забезпечено обмін інформацією між органами державної статистики, Державіаслужбою та аеропортами щодо перевезення пасажирів, пошти та вантажів авіаційним транспортом, які необхідні для імплементації права ЄС у галузі статистики авіаційного транспорту

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
<p>89. Забезпечення розвитку ефективних мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури</p> <p>90. Приведення стратегічного плану розвитку та інвестиційних планів АТ “Укрпошта” у</p>	<p>підприємство “Міжнародний аеропорт “Львів” імені Данила Галицького” (за згодою) аеропорти комунальної власності (за згодою)</p> <p>Мультимодальні перевезення і транспортна логістика</p> <p>Мінінфраструктури Мінфін Мінекономіки Міндовкілля Агентство відновлення Адміністрація Держприкордонслужби Держмитслужба Державіаслужба Адміністрація судноплавства Укртрансбезпека АТ “Укрзалізниця” (за згодою) державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою)</p> <p>АТ “Укрпошта” (за згодою) Мінінфраструктури</p>	<p>2027 рік</p> <p>2027 рік</p>	<p>прийнято нормативно-правовий акт щодо вдосконалення розвитку мультимодальних перевезень, вжито заходів, спрямованих на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури</p> <p>затверджено стратегічний план розвитку та інвестиційні плани АТ “Укрпошта”, що враховують положення Стратегії</p>

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
відповідність із Стратегією			
Громадський транспорт та безперешкодна мобільність			
91. Стимулювання впровадження національних стандартів з якості щодо перевезень громадським пасажирським транспортом на національному та місцевому рівні	державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою) Мінінфраструктури	2026 рік	підготовлено концептуальну записку щодо перспектив забезпечення впровадження національних стандартів з якості щодо перевезень громадським пасажирським транспортом на національному та місцевому рівні
92. Удосконалення процедури надання послуг з перевезення пасажирів усіма видами громадського транспорту	Мінінфраструктури державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” (за згодою)	2027 рік	прийнято відповідний нормативно-правовий акт
93. Планування мережі маршрутів громадського (міського/ приміського) транспорту до аеропортів в межах міста та/або з найближчих населених пунктів, прилеглих до основних аеропортів, які задовольняють першочергову потребу населення України в авіаперевезеннях	органи місцевого самоврядування (за згодою) обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) Мінінфраструктури Агентство відновлення АТ “Укрзалізниця” (за згодою)	2025 рік	затверджено схеми планування територій для забезпечення ефективного поєднання перевезень індивідуальним транспортом і транспортом загального користування та оптимізації його структури відповідно до потреб у перевезеннях

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
94. Удосконалення організації суспільно важливих пасажирських перевезень (PSO) автомобільним, внутрішнім водним транспортом	Мінінфраструктури заінтересовані центральні органи виконавчої влади	2026 рік	подано до Верховної Ради України відповідні законопроекти та прийнято відповідні акти Кабінету Міністрів України стосовно організації суспільно важливих пасажирських перевезень автомобільним, внутрішнім водним транспортом
95. Створення умов для використання автоматизованої системи обліку оплати проїзду у пасажирському транспорті	органи місцевого самоврядування (за згодою) обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) Мінінфраструктури заінтересовані центральні органи виконавчої влади	2027 рік	прийнято відповідні акти щодо автоматизованої системи обліку оплати проїзду у пасажирському транспорті
96. Забезпечення розвитку системи планування сталої міської мобільності	органи місцевого самоврядування (за згодою) обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) Мінінфраструктури	2027 рік	розроблено та затверджено плани сталої міської мобільності у містах з населенням більше 50 тис. осіб з урахуванням міського планування транс'європейської транспортної мережі
97. Удосконалення системи регіонального розвитку автомобільного транспорту	обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) органи місцевого самоврядування (за згодою) Мінінфраструктури	2025 рік	розроблено та затверджено регіональні програми розвитку автомобільного транспорту, які враховують, зокрема, потреби розвитку транспорту загального користування (громадського транспорту) та відповідають положенням Стратегії

Найменування заходу	Відповідальні за виконання	Строк виконання	Індикатор виконання
98. Удосконалення системи управління безпекою на підприємствах міського електричного транспорту (метрополітену)	Мінінфраструктури Укртрансбезпека	2027 рік	затверджено нормативно-правові акти для забезпечення функціонування державного нагляду (контролю) в частині безпеки перевезень у сфері міського електричного транспорту (метрополітен)
99. Удосконалення порядку перевезення окремих пільгових категорій пасажирів	Мінінфраструктури Мінсоцполітики обласні, Київська міська держадміністрації (військові адміністрації) органи місцевого самоврядування (за згодою)	2027 рік	затверджено нормативно-правові акти щодо впровадження єдиної електронної загальнодержавної системи обміну інформацією про надані послуги з перевезення пільгових категорій пасажирів

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від 27 грудня 2024 р. № 1550

ПЕРЕЛІК  
актів Кабінету Міністрів України, що втратили чинність

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 “Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року” (Офіційний вісник України, 2018 р., № 52, ст. 1848).
  2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 321 “Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року” (Офіційний вісник України, 2021 р., № 33, ст. 1948).
  3. Пункт 52 змін щодо найменувань окремих центральних органів виконавчої влади, що вносяться до актів Кабінету Міністрів України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 28 квітня 2023 р. № 416 (Офіційний вісник України, 2023 р., № 47, ст. 2568).
-