В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність*.*

Транспорт - одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

На жаль, характерними рисами сьогоднішнього стану діяльності транспортно-дорожнього комплексу (ТДК)є наступне.Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, недосконале та вкрай непрозоре відомче законодавство з питань контролю вантажів, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України.

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 9%, вартість основних виробничих фондів – 8%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції.

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку цієї галузі в рамках виваженої державної політики.

На жаль, розвиток ТДК у 2010-2011 рр. призупинився.

Робота підприємств та усіх суб’єктів дорожньо-транспортного комплексу у 2011 році порівняно з 2010 роком відзначається негативними тенденціями (рис. 1.1) падіння обсягів транспортування пасажирів і вантажів, що призвело до неякісного задоволення потреб населення і господарського комплексу України в перевезеннях.

Рис 1.1 Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту, тис.тонн

За січень-жовтень 2011р. підприємствами галузі **перевезено 563,9** млн.т **вантажів**, що становить 73,4% від обсягу перевезень вантажів за аналогічний період 2010р.

**Вантажообіг** становив 305,2 млрд.ткм, що склало 72,4% від обсягу січня–жовтня 2010р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 29,0%. На Львівській залізниці вантажообіг зменшився на 36,5%, Південно-Західній – на 32,8%, Південній – на 32,3%, Донецькій – на 28,1%, Придніпровській – на 27,5%, Одеській – на 21,3%.

Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті (на 11,0%), авіаційному (на 12,4%), трубопровідному (на 26,7%), річковому (на 46,4%), морському (на 56,0%).

 Перевезення вантажів **залізницями** порівняно з січнем–жовтнем 2010р. зменшилися на 27,0%, у т.ч. відправлення вантажів – на 24,8%. Відправлення вантажів зменшилися на Одеській залізниці на 37,8%, Львівській – на 31,8%, Південно-Західній – на 30,2%, Придніпровській – на 23,8%, Донецькій – на 22,7%, Південній – на 13,6%.

Відправлення цементу знизилося на 43,3%, будівельних матеріалів – на 43,0%, хімічних і мінеральних добрив – на 37,5%, чорних металів – на 32,2%, лісових вантажів – на 30,5%, нафти і нафтопродуктів – на 22,7%, брухту чорних металів – на 22,1%, коксу – на 20,4%, залізної та марганцевої руди – на 20,1%, кам’яного вугілля – на 13,6%. Відправлення зерна та продуктів перемелу зросло на 31,9%.

Вітчизняний **морський та річковий** торговельний флот виконав перевезення вантажів у обсязі 8,1 млн.т, що на 52,9% менше від обсягу січня–жовтня 2010р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту зменшилися на 58,5% від обсягів січня-жовтня 2010р., морського транспорту – на 45,1%. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 52,6%, річковим – на 42,4%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшився на 15,1% і становив 133,0 млн.т. Переробка імпортних вантажів зменшилася на 49,1%, транзитних вантажів – на 22,0% та внутрішнього сполучення – на 59,6%. Переробка експортних вантажів зросла на 11,1%. Кількість оброблених суден – закордонних та іноземний фрахт – скоротилася на 22,5% і склала 13,9 тис. одиниць.

Підприємствами **автомобільного транспорту** (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за січень-жовтень 2011р. перевезено 114,8 млн.т вантажів, що на 27,4% менше від обсягу перевезень вантажів у січні–жовтні 2010р., та виконано вантажообіг у обсязі 27,5 млрд.ткм, який скоротився на 11,0%.

За 10 місяців 2011р. **авіаційним** транспортом перевезено 69,7 тис.т вантажів, що на 20,7% менше від обсягу січня–жовтня 2010р. Вантажообіг авіаційного транспорту склав 283,7 млн.ткм, що на 12,4% менше порівняно з січнем–жовтнем 2010р.

За січень-жовтень 2011р. **пасажирським транспортом** перевезено 6,1 млрд. пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 111,3 млрд.пас.км, що становить відповідно 87,9% та 89,2% від обсягів січня–жовтня 2010р.

**Залізничним** транспортом за січень-жовтень 2011р. відправлено 362,5 млн. пасажирів, що на 3,8% менше, ніж у січні–жовтні 2010р. Відправлення пасажирів зменшилися на Донецькій залізниці – на 7,3%, Південній – на 4,5%, Одеській – на 4,0%, Південно-Західній – на 3,6%, Львівській – на 2,3% та Придніпровській – на 2,1%.

Послугами **автомобільного** транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3,4 млрд. пасажирів, що на 7,4% менше від обсягів перевезень пасажирів у січні–жовтні 2010р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,7%.

Перевезення пасажирів **морським** транспортом скоротилися на 15,8% від обсягів січня–жовтня 2010р. Підприємства м. Севастополя, які виконали 81,5% загальних обсягів морських перевезень пасажирів, зменшили перевезення пасажирів на 15,6%.

Закордонні морські перевезення пасажирів зменшилися на 3,5% порівняно з січнем–жовтнем 2010р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (94,8%), зменшили перевезення пасажирів у січні–жовтні 2011р. на 3,0%. **авіаційним** транспортом перевезено 4,5 млн. пасажирів, що на 16,4% менше від обсягів авіаперевезень пасажирів у січні–жовтні 2010р.

Відповідно, паралельно із досить значним падінням показників галузі, за прогнозами очікується щорічне зростання попиту на транспорті послуги на 4-5%, з огляду на що обсяги перевезень вантажів у перспективі до 2020 року можуть зрости у 1,5-2 рази, пасажирів - у 1,3-1,5 рази.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Враховуючи це, слід відзначити основні проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, серед яких:

* нерегулярне та неефективне оновлення нормативно-правової бази, що регулює діяльність ТДК;
* недостатньо ефективна система управління і регулювання діяльності ТДК, високий рівень заполітизованості та корумпованості по всій вертикалі;
* недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
* низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
* слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
* повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
* недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
* відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону;
* низький рівень кадрової політики в галузі;
* неефективна та непрозора тарифна політика в галузі транспорту;
* неефективне використання державного майна в транспортній сфері.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на короткострокову, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Таким чином, прискорення вирішення цих проблем має важливе значення не тільки для транспортної галузі, але і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Крім того, збільшується роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Враховуючи, що за географічним положенням саме через територію України проходять найкоротші напрямки транзитних вантажопотоків, а також за наявності розвиненої транспортної мережі та незамерзаючих портів, існують потенційні можливості для збільшення обсягів міжнародного транзиту вантажів.

Варто зазначити, що транзит дає змогу ефективно використовувати резерви національних транспортних систем, стимулює їх розширене відтворення. Внаслідок цього набуває розвитку транспортне машинобудування, активізується будівництво доріг, пунктів перевалюванню вантажів та пов’язаних з ними об’єктів, створюються нові робочі місця.

Тривогу викликає низький рівень техніко-технологічних і економічних параметрів більшості видів вітчизняних транспортних засобів, який не відповідає міжнародним стандартам, що призводить до неминучого їх програшу у світовій конкуренції на ринку транзитних послуг. Тому відбувається експансія іноземних транспортних та експедиційних компаній на український ринок перевезень. Особливо гостро зазначена ситуація відчувається на морському та повітряному транспорті, які майже повністю працюють на ринку міжнародних перевезень і неспроможні витримати конкуренцію світового ринку. Важливим чинником у такій політиці є надання державної підтримки вітчизняним перевізникам.

Транзитні можливості України визначаються, перш за все, як певна частка загальних пропускних спроможностей транспортної мережі. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більш ніж 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т. вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т. вуглеводнів (Рис. 1.2). З цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій. Наявний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується на 70%, а на транспорті загального користування – на 50%.

Рис. 1.2 Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн за 2011р.

Наявні транспортні потоки оминають Україну на користь більш сприятливих умов перетинання кордонів та митного оформлення вантажів. Виграє той, хто проводить активну транзитну політику, що спрямована на розвиток потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, впорядкування процедури переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та інформаційного забезпечення.

У більш загальному плані всі причини, що призводять до зменшення транзитного потенціалу України та погіршення використання наявного, можна умовно класифікувати як причини техніко-економічного характеру і причини політичного та правового характеру.

До перших з них належать:

* відставання у темпах розбудови української частини мережі міжнародних транспортних коридорів;
* довготривала невизначеність з відновленням судноплавства між Дунаєм та Чорним морем в українській частині дельти цієї річки;
* низька якість транспортної мережі, перш за все - автомобільних доріг та обмежена швидкість транзитних перевезень, технічна недосконалість більшості елементів рухомого складу;
* нерозвиненість інфраструктури державного кордону та висока вартість послуг, що надаються контрольними службами при його перетинанні; складна та тривала процедура проходження державного кордону, через що простої на кордоні нерідко дорівнюють загальному часу транспортування вантажу;
* відсутність комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;
* численні перепони при виконанні міжнародних транзитних перевезень;
* недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів, криміногенна обстановка на дорогах, інші.

До другої категорії причин належать:

* невизначеність і недостатня послідовність чинного Уряду України щодо участі в міжнародних та регіональних економічних об’єднаннях;
* недостатня активність у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних перевезень;
* невикористання світового досвіду щодо формування міжнародних консорціумів зі спорудження, експлуатації та розвитку енерготранзитної системи країни;
* недостатня наполегливість у відстоюванні інтересів України в питаннях відновлення судноплавства на Дунаї та відродження позицій держави як провідної транзитної країни в цьому регіоні;
* недостатньо гнучка тарифна політика щодо транспортування територією України російських експортних енергоносіїв;
* недосконалість і низька ефективність існуючих заходів з державної підтримки вітчизняних перевізників, особливо на морському та авіаційному транспорті, інші.

Ситуація з транзитом вантажів у контейнерах через територію України сьогодні загрозливо складна. Повністю втрачені такі колись стабільні вантажопотоки як індійський та алжирський імпорт на Росію. Вантажопотоки товарів широкого вжитку й електроніки з Кореї Росія переорієнтувала на Транссиб, зробивши цей залізничний маршрут більш привабливим за колишній варіант - морем і через Україну. Також втрачено і багато інших вантажопотоків.

Крім того, практично відсутні можливості для транзиту контейнерів залізницями, особливо на далекі відстані. Раніше існував обмінний парк контейнерів між морськими і залізничними підприємствами, вівся облік контейнерів, що перебувають у розпорядженні кожної зі сторін. З відходом «Чорноморського пароплавства» з ринку контейнерних перевезень майже всі контейнери, що переробляються у чорноморських портах України (за винятком декількох ліній Азовського пароплавства), перейшли у власність іноземних компаній. Але процес повернення контейнерів після вивантаження транзиту став таким довгим і складним, а витрати на нього так різко зросли (досягають вартості самих контейнерів), що перевезення транзитних вантажів у контейнерах через Україну стали катастрофічно невигідні, особливо в найбільш перспективні для такої роботи райони Середньої Азії.

Отже, одним з основних завдань є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартості фактичних витрат на його проведення.

Потенційно, транспортна система країни спроможна забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах.

З метою подолання зазначених проблем, державна політика у сфері міжнародного транзиту повинна ґрунтуватися на принципах забезпечення вільного, безпечного і безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг та забезпечення ефективної організації логістичних процесів на транспорті.

 Транзитний потенціал сприймається фахівцями як один із основних факторів забезпечення економічного суверенітету держави, інструментом гарантування її безпеки.

Необхідно негайно вжити заходів щодо реалізації принципів державного регулювання у сфері міжнародного транзиту, а саме:

1) завершення формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з міжнародним транзитом вантажів, організацією комбінованих перевезень та функціонуванням логістичних центрів.

2) створення на державному рівні системи відстеження та прогнозування розвитку міжнародного транзиту вантажів;

3) спрощення імміграційних та митних формальностей з метою подальшого розвитку туризму в Україні та перетворення її в розвинуту транзитну державу;

4) розроблення та реалізація заходів щодо поетапного приєднання України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі транспорту та вступу до міжнародних транспортних організацій з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-дорожнього комплексу України до транспортних систем ЄС та СНД і подальшим розвитком транзитних перевезень

5) розроблення і реалізація заходів щодо надання послуг з охорони перевезень транзитних вантажів і забезпечення безпеки пасажирів, що переміщуються через територію України;

6) розроблення вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування, забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;

7) реалізація заходів державного сприяння розвитку міжнародного транзиту в Україні шляхом:

1. удосконалення економічних механізмів стимулювання транспортних і транспортно-експедиторських організацій у разі збільшення обсягів транзитних перевезень;
2. розширення як бюджетного, так і приватного фінансування розвитку інфраструктури транзиту в рамках програм створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів;

8) активізація діяльності посольств України за кордоном, спрямованої на залучення до транзиту вантажів територією України;

9) демонополізація сферинадання послуг та забезпечення транзитних перевезень;

10) розроблення проекту Програми розбудови туристичної інфраструктури у зонах економічного тяжіння за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Одним з основних завдань є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартості фактичних витрат на його проведення. З цією метою передбачається забезпечити:

1) стандартизацію та спрощення процедур документального оформлення при перетині кордонів відповідно до міжнародного права і практики організації спільного контролю митницями України і сусідніх держав;

2) визначення особливих, спрощених вимог щодо вантажів і транспортних засобів, які прямують транзитом через територію України;

3) безперебійний пропуск транзитних вантажопотоків на основі впровадження єдиних технологій роботи митниць, залізниць, морських (річкових) портів, автотерміналів. Визначення граничних строків пропуску вантажів через державний кордон України та здійснення контролю за їх дотриманням;

4) вирішення питання про укладення міжурядових угод стосовно запровадження організації спільного контролю вантажів та погодження режиму роботи митниць;

5) комплексне обстеження та приведення у відповідність з обсягами пропуску вантажів інфраструктури, штатів працівників, обладнання пунктів пропуску через державний кордон України;

6) вирішення з країнами СНД питань спрощення процедур митного та інших видів контролю щодо транзитних вантажів;

7) впорядкування організації контролю транзитних транспортних засобів і вантажів з метою його спрощення та уніфікації роботи контролюючих органів і служб (видача сертифікатів, дозволів, віз у відповідних державних органах);

8) запровадження типової технологічної схеми пропуску через державний кордон України транзитних транспортних засобів, вантажів та осіб із забезпеченням їх пропуску у пріоритетному порядку;

9) приведення ставок єдиного збору, що стягується у пунктах пропуску на митному кордоні, до розмірів, які обмежуються собівартістю їх здійснення.

Отже, виважене тарифне регулювання є вагомим інструментом управління системою перевезень на транспорті, а зокрема координації транзитних потоків.

Стратегічним напрямом співпраці в транспортній сфері є спільні дії на міжнародному просторі для реалізації транзитних переваг, насамперед у таких питаннях:

- посилення координації діяльності митниць в організації спільного огляду вантажів, спрощення процедур митного та інших видів контролю;

- розширення транспортного та митного співробітництва в розбудові транспортних коридорів для прискорення доставки вантажів та ефективнішого використання транспортної інфраструктури України російськими вантажовласниками;

- подовження транспортних коридорів територіями України і Росії до основних регіонів, де формуються експортні та транзитні вантажопотоки.

Для залучення додаткових транзитних потоків необхідно запровадити стандарти якості, сервісу та часу транзитних перевезень, провести інвентаризацію транзитних маршрутів, розробити їхні паспорти та визначити "вузькі місця", ранжувати проекти розбудови міжнародних транспортних коридорів за ступенем їх готовності.

Підсумовуючи, можна сказати, що непрозора система прикордонного контролю, високі ставки зборів за проведення контролю та пов’язаних з ним операцій, існуюча процедура контрольно-перевірочних операцій та механізми оформлення документів на транзитні вантажі є одними з основних причин, що призвели до скорочення транзиту вантажів через Україну і продовжують стримувати його розвиток. Особливо це стосується автомобільних та контейнерних перевезень.

Крім того, потребує удосконалення робота з аналізу тенденцій на світових ринках транспортних послуг.

З огляду на це, підвищення ефективності і якості роботи будь-якого транспорту вимагає широкого використання досягнень науково-технічного прогресу, упровадження передових і вишукування нових, більш прогресивних форм і методів організації транспортного процесу і розробки інформаційних систем керування транспортом.

Отже, за умов ефективного управління на транспорті транзитні можливості нашої держави можуть забезпечити як економічний, так і соціальний її розвиток, так як транспортний комплекс України - це потужний потенціал, який має використовуватися в повному обсязі для добробуту нашого народу.

**Перспективи розвитку транспортної галузі України**

Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю визначають велику роль національного транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв’язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі.

Загальний рівень розвитку транспортної інфраструктури України дозволяє внести у вирішення цієї проблеми суттєвий внесок. Однак, при цьому слід враховувати, що розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг.

За результатами досліджень англійського інституту "Рендел", щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. До облаштування транспортної інфраструктури висуваються високі вимоги з приведення її експлуатаційних характеристик до міжнародних стандартів, гармонізації правової бази, методів тарифного регулювання, транспортно-митних технологій тощо.

До ***пріоритетних напрямків з відновлення ТДК України***, його ***належного функціонування та подальшого розвитку*** слід віднести:

*На усіх видах транспорту:*

* призначення на посади керівників транспортно-дорожньої галузі виключно з професійних якостей фахівців, які мають досвід роботи у галузі;
* створення належних прозорих умов для залучення інвесторів та роботи приватного сектору в транспортній галузі;
* ефективне та економічно-обґрунтоване розпорядження державним майном, оптимізація приватизаційних процесів;
* гнучка конкурентноздатна тарифна політика в транспортній галузі;
* затвердження відповідним нормативним документом консолідованої відповідальності підприємця, банківської установи та Уряду за інфляційні процеси і збільшення кредитних ставок кредитів, які були залучені підприємцем під виробничі потреби;
* введення мораторію на збільшення фінансового навантаження на галузі транспортно-дорожнього комплексу;
* удосконалення нормативно-правової бази в галузі транспорту, її адаптація до вимог європейського законодавства, зокрема, прийняття Законів України:
* Про введення адресної дотації на пасажирські перевезення усіх пільгових категорій населення;
* Про попередній документальний контроль у пунктах пропуску через митний кордон;
* Нової редакції Митного кодексу України
	+ будівництво сучасної придорожньої інфраструктури винесення вантажно-митних терміналів за межі великих міст України та здійснення митного оформлення вантажів протягом не більше 4-х годин;
	+ у податковій сфері – чітке виконання існуючого законодавства та відповідальність винних за несвоєчасне повернення ПДВ;
	+ вирішення питання в Уряді щодо відміни регулювання тарифів облдержадміністраціями на перевезення пасажирів у приміському та внутрішньо обласному сполученні;
	+ реалізація державної програми реконструкції аеропортів;
	+ організація швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок її концентрації та маршрутизації, введення систем диспетчерського контролю;
	+ поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, створення єдиних транспортних вузлів надання пасажирських послуг (хабів), розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
	+ створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

*Автомобільний транспорт*

* створення прозорої схеми розподілу:
* дозволів на міжнародні перевезення вантажів;
* маршрутів на внутрішні та міжнародні автобусні перевезення;
* лібералізація перевезень з тими країнами, перевізники яких не загрожуватимуть витисненню вітчизняних автоперевізників з вже сформованих протягом останніх років ринків міжнародних автоперевезень;
* ліквідація Служби міжнародних автомобільних перевезень та передача її функцій до Головної державної інспекції на автомобільному транспорті;
* створення сприятливих умов для залучення інвестицій у будівництво заводів з виробництва сідельних тягачів, що відповідають сучасним європейським нормам екологічності;
* прийняття Закону України Про нульову ставку ввізного мита та нульову ставку ПДВ на ввезення транспортних засобів для здійснення міжнародних автомобільних перевезень, які за класами та екологічними стандартами не випускаються в Україні;
* вирішення на міждержавному рівні питання безвізового режиму роботи водіїв та екіпажів транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів та вантажів у міжнародному автомобільному сполученні.

*Авіаційний транспорт*

* прийняття «Повітряного кодексу України» з розмежуванням функцій управління в авіаційній галузі та розслідування авіаційних подій;
* прийняття Закону України “Про аеропорти України” з забезпеченням пільгового використання земель під основну авіаційну діяльність;
* прийняття Закону України “Про нульову ставку ввізного мита та нульову ставку ПДВ для ввезення повітряних суден та наземної авіаційної техніки для їх обслуговування, аналоги за класом яких не випускаються в Україні;
* створення сучасної системи підготовки авіаційних (особливо льотних) кадрів, які в повній мірі відповідають міжнародним вимогам;
* забезпечення визнання українських дипломів, свідоцтв, ліцензій в сфері авіаційної діяльності європейськими авіаційними структура;.
* будівництво сучасних терміналів в українських аеропортах та злітно-посадкових смуг з метою збільшення пропускної спроможності та створення комфортних умов для пасажирів; забезпечення цільового використання земель для подальшого розвитку аеропортів та будівництва об'єктів їхньої інфраструктури;
* підтримка національних авіаперевізників та розвиток вітчизняного авіабудування;
* **проведення сертифікації українських авіакомпаній за європейськими стандартами;**
* продовження переговорного процесу з ЄС з метою підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та приєднання України до Європейської системи управління безпекою польотів (EASA).

*Залізничний транспорт*

* завершення реформи Укрзалізниці із розмежуванням функцій управління та господарських функцій;
* електрифікація залізниць, будівництво та реабілітація колійного господарства;
* будівництво і реконструкція об’єктів за напрямками МТК, розвиток швидкісного руху пасажирських поїздів між великими містами України;
* реалізація програми облаштування пунктів пропуску через кордон;
* оновлення рухомого складу на українських залізницях.

*Морський транспорт*

* + відновлення іміджу України як морської держави, зокрема:
* на основі чіткого визначення стратегічного державного інтересу у морських торговельних портах України здійснити розподіл функцій адміністративних та комерційних, а також державних та приватних. Створити Державні морські адміністрації морських торговельних портів та відновити діяльність державного концерну «Укрморпорт». Відповідно до цього визначити доцільність внесення відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавства України, або розробки Закону про порти України.
* на основі аналізу світового фрахтового ринку, а також з урахуванням національного податкового законодавства прийняти рішення про створення сприятливих умов для функціонування морського торговельного флоту під прапором України. Закріпити це рішення на законодавчому рівні шляхом внесення змін у податкове законодавство України, або створення другого Реєстру України.
* прийняти остаточне дієве рішення щодо фактичного (а не декларативного) спрощення митного контролю транзитних вантажів через територію України.
* винести та досягти прийняття рішення на міжурядовому рівні між Україною та Російською Федерацією щодо усунення дискримінаційного застосування підвищених залізничних тарифів на перевезення транзитних вантажів по території РФ, що прямують з/або на морські торговельні порти України.

*Автомобільні дороги*

* + створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури та доведення автомобільних шляхів України до європейського рівня;
	+ Посилення державної підтримки та впровадження світового досвіду щодо будівництва автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства, вдосконалення законодавства України, що регулює цю сферу діяльності.