



АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ



УДК 656.13(477)

- © А.М. Редзюк, канд. техн. наук, директор,
- © А.М. Новікова, докт. екон. наук, заст. директора,
- © О.В. Новікова, провідний інженер,
- © П.М. Черенько, ст. наук. співробітник,
- © Т.М. Ященко, зав. відділу (ДП “ДержавтотрансНДІпроект”)

ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОСТУ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ОКРЕМИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ, ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ НА СЕРЕДНЬОСТРОКОВИЙ ПЕРІОД ДО 2015 РОКУ

Анотація. Показано основні прогностичні показники та особливості розвитку окремих видів транспорту та дорожнього господарства на середньостроковий період до 2015 року, а також поглиблено прогноз розвитку автомобільного транспорту. Наведено висновки щодо актуальності прийняття найближчим часом Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на 2012 – 2015 роки та впровадження заходів з її реалізації.

Ключові слова: вантажообіг, інвестиційний потенціал галузі, пасажирообіг, прогноз обсягів перевезень, розбудова транспортної системи, розвиток нормативно-правової бази, сталий та збалансований розвиток транспортної галузі.

Аннотация. Показаны основные прогностические показатели и особенности развития отдельных видов транспорта и дорожного хозяйства на среднесрочный период до 2015 года, а также углублен прогноз развития автомобильного транспорта. Приведены выводы относительно актуальности принятия в ближайшее время Государственной целевой экономической программы развития автомобильного транспорта на 2012 – 2015 года и внедрение мероприятий по ее реализации.

Ключевые слова: грузооборот, инвестиционный потенциал отрасли, пассажирооборот, прогноз объемов перевозок, развитие транспортной системы, развитие нормативно-правовой базы, устойчивое и сбалансированное развитие транспортной отрасли.

Annotation. The basic forecast parameters and characteristics of individual modes of transport and road infrastructure in the medium term to 2015, and described detailed forecast of road transport. The conclusions about the relevance of adoption in the near future the state target economic program of road transport in the 2012 – 2015, and the introduction of measures for its implementation.

Keywords: the turnover loads, the investment potential of the industry, the turnover passenger, the forecast traffic volumes, the development of the transport system, the development of regulatory frameworks, sustainable and balanced development of the transport sector.



Вступ

Реалізація Транспортної стратегії України до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р, буде проводитись завдяки розробці та виконанню програм розвитку видів транспорту та дорожнього господарства на середньостроковий період до 2015 року.

Відповідно до Закону України “Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України” та постанови Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 р. №621 “Про розроблення програмних та прогнозних документів та складання проекту державного бюджету” при розробці програми розвитку транспорту необхідно визначити тенденції розвитку галузі (аналіз динаміки обсягів перевезення, використання потенціалу галузі, ресурсне забезпечення, основні проблеми розвитку галузі), розробити прогноз кон’юнктури на внутрішньому й зовнішньому ринках у декількох варіантах; визначити цілі та пріоритети розвитку галузі на середньостроковий період; розробити напрями державної політики розвитку галузі та план заходів, передбачаючи структурні зміни в галузі, оновлення виробництва, енергозбереження, реформування відносин власності, формування конкурентного середовища, підвищення ефективності виробництва, інвестиційну політику.

Основна частина

Транспортна система України не повною мірою відповідає потребам для забезпечення необхідних обсягів, безпечності і якості перевезень.

Внаслідок недоліків нормативно-правової бази і тарифної політики у галузі склався низький інвестиційний потенціал, збільшується зношення рухомого складу, технічних засобів, погіршується їхня структура та ефективність використання, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров’я людини.

Все це в умовах світової фінансової кризи та 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.

Тому прискорення вирішення цих проблем має дуже важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави загалом та ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною та надійною роботою транспорту.

З кожним днем зростає роль транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв’язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Враховуючи великий транзитний потенціал нашої країни, на сьогодні найактуальніше

питання — розбудова транспортної системи. Першочерговими завданнями є прискорений розвиток транспортної інфраструктури, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів, Транс’європейську транспортну мережу.

Прогнозується, що до 2015 року транспортна галузь буде нарощувати обсяги перевезень (табл. 1). Вантажні перевезення збільшаться на 21,9% (залізничним — на 7,2%, автомобільним — 25,4%, авіаційним — 16,7%, морським та річковим — більш ніж вдвічі).

Обсяги пасажирських перевезень до 2015 року зростуть на 15,7% (автомобільним — на 17,3%, авіаційним — 40,3%, морським — 21,7%, річковим — 30%), тоді як для залізничного транспорту після 2012 року прогнозується незначне скорочення обсягів.

За низкою основних показників роботи транспортної галузі вантажообіг збільшиться на 18,6% (залізничного транспорту — на 12,5%, автомобільного транспорту — 31,5%, річкового — 56,5%, морського — більш ніж вдвічі).

Прогнозується, що доходи транспорту загального користування у 2015 році складуть 115,67 млрд грн, витрати — 123,82 млрд грн (без річкового, авіаційного та морського флоту). Загальні результати діяльності прогноуються від’ємні -8,15 млрд грн через збитковість громадського пасажирського автомобільного транспорту та дорожнього господарства (табл. 2).

Подальший розвиток галузі автомобільного транспорту можливий за такими напрямками.

Перший — існує нині, передбачає залишення без змін державного і технічного регулювання у галузі та відсутність змін адекватних проблемам.

Другий — передбачає (згідно з досвідом розвинених країн світу) забезпечення сталого та збалансованого розвитку транспортної галузі за рахунок ефективного державного, технічного регулювання у галузі із застосуванням на державному рівні механізмів реалізації принципу “користувач (та забруднювач) платить” для залучення фінансових ресурсів на вирішення проблем транспорту, що мають суспільний характер. Повинні бути забезпечені: концентрація державних ресурсів та коштів на пріоритетних напрямках розвитку галузі; формування ефективної цінової, податкової, бюджетної та технічної політики, орієнтованої на забезпечення сталого збалансованого розвитку екологічно сприятливого, енергоефективного й конкурентоспроможного автомобільного транспорту (грунтуючись на сучасних технологіях і стандартах), підвищення якості, безпеки автомобільних перевезень загалом, забезпечення соціальних перевезень громадян тощо.

Цей варіант також передбачає підвищення ролі держави щодо соціальних аспектів роботи



Таблиця 1

Прогноз обсягів перевезення вантажів і пасажирів на 2011 – 2015 роки

Вид транспорту	2011	2012	2013	2014	2015
Обсяги вантажних перевезень, млн т					
Всього	1556,79	1668,68	1713,5	1802,3	1896,91
Залізничний	367,1	376,28	381,9	387,6	393,4
Автомобільний	1175,8	1275,2	1310,2	1388,7	1474,2
Морський	5,3	6,6	8,3	9,9	11,2
Річковий	8,5	10,5	13,0	16,0	18,0
Авіаційний	0,09	0,095	0,097	0,1	0,105
Обсяги пасажирських перевезень, млн пас.					
Всього	4438,2	4636,7	4796,5	4996,2	5136,7
Залізничний	423,5	440,5	429,4	428,2	427,7
Автомобільний	4000,0	4180,0	4350,0	4550,0	4690,0
Морський	6,9	7,3	7,6	8,0	8,4
Річковий	1,0	1,2	1,2	1,2	1,3
Авіаційний	6,7	7,8	8,2	8,8	9,4
Обсяги перевезення вантажів у міжнародному сполученні, млн т					
Всього	233,5	250,4	270,6	273,9	277,0
Залізничний	206,0	218,7	236,3	237,9	239,4
Автомобільний	20,7	22,7	24,6	26,0	27,2
Морський	3,4	5,5	6,0	6,2	6,4
у тому числі і транзит, млн т					
Всього	55,8	57,4	59,2	60,5	62,4
Залізничний	48,2	49,2	50,2	50,9	51,7
Автомобільний	4,9	5,4	6,0	6,5	7,1
Морський	2,7	2,8	3,0	3,0	3,5
Річковий	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Вантажообіг, млрд ткм					
Всього	295,4	307,8	321,3	334,7	350,3
Залізничний	229,5	236,4	243,5	250,8	258,3
Автомобільний	54,9	58,2	62,0	66,2	72,2
Морський	6,0	7,3	9,3	10,8	12,2
Річковий	4,6	5,5	6,1	6,5	7,2
Авіаційний	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Пасажирообіг, млрд пкм					
Всього	117,4	123,9	125,9	129,5	131,8
Залізничний	49,4	51,5	50,2	49,9	49,2
Автомобільний	55,8	58,3	60,7	63,5	65,5
Морський	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Річковий	0,04	0,04	0,0	0,0	0,0
Авіаційний	12,0	14,0	15,0	16,0	17,0



Таблиця 2

**Прогноз фінансових показників роботи транспорту загального користування
та дорожнього господарства на 2011 – 2015 роки**

Вид транспорту	2011	2012	2013	2014	2015
Доходи, млн грн					
Всього	88152,6	94490,7	101224,7	108242,8	115667,2
Залізничний	50016	53905	58081	62610	67525
Автомобільний	23489,3	25191,9	26894,4	28597,0	30299,5
Морські порти	11023,0	11697	12497	13246	14015
Дорожнє господарство	3624,3	3696,8	3752,3	3789,8	3827,7
Витрати, млн грн					
Всього	92908,8	100691,9	108619,8	116070,9	123822,9
Залізничний	49382	53239	57361	61819	66694
Автомобільний	25361,8	27369,7	29377,6	31385,5	33393,4
Морські порти	9314,0	9953	10695	11480	12330
Дорожнє господарство	8851,0	10130,2	11186,2	11386,4	11405,5
Прибуток, млн грн					
Всього	-4756,2	-6201,2	-7395,1	-7828,1	-8155,7
Залізничний	634	666	720	791	831
Автомобільний	-1872,5	-2177,8	-2483,2	-2788,5	-3093,9
Морські порти	1709,0	1744	1802	1766	1685
Дорожнє господарство	-5226,7	-6433,4	-7433,9	-7596,6	-7577,8
Рентабельність, %					
Всього					5
Залізничний	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2
Автомобільний	-7,4	-8,0	-8,5	-8,9	-9,3
Морські порти	18,3	17,5	16,8	15,4	13,7
Дорожнє господарство	-59,1	-63,5	-66,5	-66,7	-66,4

громадського автотранспорту та створення цивілізованих умов конкуренції та ринку автотранспортних послуг.

На сьогодні попит населення у перевезеннях пасажирів автомобільним транспортом у кількісних показниках, з урахуванням “нелегальних” перевезень, цілком задовольняється. На всіх видах пасажирських перевезень: автобусами на регулярних міських, приміських, міжміських, міжнародних маршрутах, таксі, легковими автомобілями на замовлення – пропозиція перевищує попит.

Такий стан пояснюється багатьма чинниками (позитивними і негативними): відносною доступністю ведення бізнесу, малим терміном окупності капіталовкладень, особливо при застосуванні автобусів малої та особливо малої місткості, що були у користуванні та переобладнаних із вантажних фургонів, наявністю готівкових не облікованих коштів, складністю контролю за доходами і можливістю укриття доходів (готівкової виручки) від оподаткування, досить високою фактично, а не за звітом, рентабельністю.



Нині відбувається стрімка автомобілізація країни (протягом останніх декілька років кількість автомобілів зросла на 1,2 млн одиниць, або на 22,4%), внаслідок чого відбувається перерозподіл пасажирських перевезень між транспортом загального користування та особистим транспортом.

Проте в Україні все ще залишаються значно нижчі обсяги міжміських перевезень особистим транспортом, порівняно з європейськими країнами. У майбутньому характер цього перерозподілу залежатиме не лише від реальних доходів населення, а й від вартості пального, рівня розвитку автомобільних доріг тощо.

Тому оптимальним варіантом розв'язання проблем автотранспортної галузі у найближчій перспективі повинна стати системна Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, що забезпечить вирішення соціальних питань роботи громадського автотранспорту, його ефективності й безпечності за справедливих умов конкуренції на ринку автотранспортних послуг.

Основними завданнями та заходами програми мають стати:

Вдосконалення системи правового регулювання громадського пасажирського транспорту

Розроблення нової редакції проекту Закону України "Про автомобільний транспорт", що передбачає:

- створення правового поля для становлення цивілізованого, справедливого ринку транспортних послуг;
- зменшення негативного впливу нелегальних перевезень;
- розроблення та запровадження нормативних вимог до перевізників щодо їх спроможності забезпечувати організацію перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом на належному рівні безпеки та якості відповідно до норм європейського законодавства;
- створення умов для пріоритетного розвитку ефективних транспортних підприємств, які мають необхідну матеріально-технічну базу та відповідних фахівців для забезпечення надання транспортних послуг на належному рівні безпеки, якості та ефективності;
- запровадження єдиної системи оподаткування автомобільних перевізників і справедливої конкуренції;
- спрощення системи допуску перевізників до ринку послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів та вантажів шляхом вилучення необґрунтованих вимог та процедур їх суб'єктивних оцінок різними державними структурами, що утворює умови для зловживань;
- приведення транспортного законодавства відповідно до європейського, з метою забезпе-

чення конкурентоспроможності українських перевізників;

- удосконалення відносин між замовниками та виконавцями транспортних послуг;
- розробку та запровадження соціальних стандартів та державної системи транспортного обслуговування окремих, соціально незахищених категорій громадян (пенсіонерів, громадян з обмеженими фізичними можливостями, мешканців населених пунктів у сільській місцевості та інших).

Розробка нормативно-правової бази щодо введення системи виплат адресних дотацій пільговим категоріям пасажирів

Вдосконалення системи транспортного обслуговування пільгових категорій громадян полягає у запровадженні, починаючи з 2013 року, адресної дотації на транспортні витрати для кожного громадянина визначеної пільгової категорії.

Розвиток інфраструктури автомобільного транспорту

Створення єдиного реєстру автобусних маршрутів загального користування та розроблення порядку його ведення, придбання обладнання та програмного забезпечення.

Створення державного реєстру автомобільних перевізників, придбання обладнання та програмного забезпечення для ведення реєстру.

Удосконалення порядку відкриття і закриття автобусних маршрутів загального користування.

Запровадження системи диспетчеризації та моніторингу руху автобусів на маршрутах громадського транспорту з використанням супутникової системи навігації.

Оновлення рухомого складу автомобільного транспорту

Завдання полягає у тому, щоб створити умови для придбання нових вітчизняного виробництва автобусів середньої, великої та особливо великої пасажиромісткості завдяки пільговому кредитуванню. Компенсацію кредитних коштів передбачають проводити за рахунок Державного бюджету. За термін реалізації Програми перевізниками має бути придбано орієнтовно 10000 автобусів.

Щорічне збільшення питомої ваги автобусів великої місткості за термін реалізації Програми дасть змогу суттєво покращити структуру парків автобусів у обласних центрах України, що своєю чергою, дозволить підвищити якість та ефективність транспортного обслуговування населення, зменшити екологічне навантаження та забезпечить економію палива.

Стимулювання ввезення сідельних тягачів передбачається шляхом внесення на розгляд до ВРУ проекту Закону України "Про внесення змін до Податкового Кодексу України щодо звільнення від ПДВ ввезення транспортних засобів, які не виробляються в Україні".



Удосконалення технології перевезень

Запровадження інформаційно-аналітичної системи, на підставі якої здійснюватиметься центральним органом виконавчої влади правове регулювання діяльності автомобільного транспорту загального користування. Створення системи електронного документообігу буде забезпечувати: оперативне одержання інформації щодо змін у структурі перевізників, обсягів транспортної роботи, виконання умов договорів на перевезення, ліцензій та дозволів ЄКМТ, без чого оптимальне державне регулювання діяльності громадського автотранспорту неможливе.

Визначення механізму проведення безготівкових розрахунків за перевезення пасажирів на маршрутах міського автобусного сполучення; запровадження новітніх технологій справляння плати за перевезення.

Передбачається впровадження проектів систем безготівкових розрахунків за перевезення пасажирів на маршрутах громадського пасажирського транспорту в Києві, Харкові, Донецьку та Львові й інших містах.

Забезпечення доступності та якості транспортних послуг

Транспортне обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями, як одне із найважливіших завдань держави, має вирішуватись застосуванням автобусів спеціалізованого призначення та створення диспетчерських пунктів. Такі диспетчерські пункти можуть утворюватись як окремі госпрозрахункові підприємства, а також як структурні підрозділи міських комунальних автобусних підприємств.

Згідно з досвідом розвинених країн, виконання кожного замовлення здійснюється окремо автобусами малої та особливо малої місткості для перевезення однієї-двох осіб з індивідуальною коляскою та до двох супроводжувальних осіб.

Покращення рівня транспортного обслуговування населення сільської місцевості має бути шляхом організації регулярних автобусних маршрутів, що поєднують сільські населені пункти з районними чи обласними центрами. Мешканцями таких населених пунктів є переважно пенсіонери, тому обслуговування цих маршрутів у більшості випадків є збитковим і без фінансової допомоги держави практично неможливим.

Інтеграція української транспортної системи до європейської

Інтеграція повинна відбуватись шляхом адаптації європейського законодавства, а саме:

Регламенту (ЄС) № 561/ 2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 р. про гармонізацію певного соціального законодавства щодо автомобільного транспорту та внесення змін до регламентів Ради (ЄС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та відміни Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85,

а також та Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), 1.07.1970, м. Женева та Конвенцію Міжнародної організації праці 1979 року N 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку водіїв на автотранспорті;

Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського парламенту і Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює спільні правила щодо умов, яких треба дотримуватись для зайняття діяльністю оператора дорожніх (автомобільних) перевезень, та скасовує Директиву Ради 96/26/ЄС;

Директиви Ради 92/6/ЄЕС від 10.02.1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві;

Директиви Ради 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 року про наближення законодавств держав-членів щодо перевірок з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів, що була замінена Директивою 2009/40/ЄС;

Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів;

Директиви Ради 1999/62/ЄС від 17.07.1999 про стягнення плати з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур;

Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних переміщеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних переміщеннях та ряду інших джерел *aquis communautaire*.

Підвищення ефективності державного регулювання

Підвищення ефективності державного регулювання має відбуватись шляхом:

— створення справедливого конкурентного середовища на ринку послуг таксі, упровадження правил перевезення пасажирів у таксі, ліцензійних умов такого виду діяльності та створення системи обліку автомобілів, що обладнані для роботи як таксі;

— внесення змін до Адміністративного кодексу України щодо збільшення штрафів за порушення законодавства нелегальними перевізниками.

Дерегуляція автомобільного транспорту передбачає:

— запровадження вільних тарифів на регулярних автобусних маршрутах приміського та міжміського внутрішньообласного сполучення за наявності конкуренції на маршруті;

— спрощення процедури затвердження паспорту автобусного маршруту загального користування;



– запровадження одноразового погодження у ДАІ МВС України маршрутною мережі певного рівня.

Підвищення безпеки транспортних процесів

Реалізація цього заходу відбуватиметься шляхом:

– розробки заходів та завдань до Державної Стратегії та цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху до 2015 р.;

– удосконалення системи страхування від нещасних випадків на транспорті завдяки внесенню проекту Закону України “Про внесення змін до закону “Про страхування” стосовно відповідальності перевізника та підвищення розміру страхових виплат пасажиром внаслідок ДТП;

– імплементації Європейської Угоди про режими праці та відпочинку водіїв через запровадження системи цифрових тахографів і обмеження швидкості на автомобільному транспорті;

– створення системи підвищення кваліфікації водіїв та спеціалістів. На період до 2015 року передбачається підвищити кваліфікацію 60 тис. водіїв та 40 тис. фахівців відповідно до європейського законодавства з питань професійної придатності для роботи у сфері автотранспортних послуг;

– посилення вимог до безпеки конструкції та технічного стану транспортних засобів шляхом внесення змін до Переліку продукції, яка підлягає необхідній сертифікації щодо обов’язкового обладнання сидінь автобусів пасками безпеки;

– удосконалення системи технічного регулювання допуску до експлуатації транспортних засобів шляхом затвердження наказів Міністерства інфраструктури “Порядок проведення обов’язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану колісних транспортних засобів”, “Порядок визначення суб’єктів проведення обов’язкового технічного контролю колісних транспортних засобів” та “Технічний опис та зразок протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу”.

Забезпечення енергоефективності та екологічної безпеки

Цей захід відбуватиметься за такими напрямами:

– запровадження екологічних норм Євро-3 – Євро-5 для транспортних засобів завдяки розробці проекту закону “Про внесення змін до Закону України “Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрацію транспортних засобів” щодо поетапного запровадження міжнародних екологічних вимог”;

– створення науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій автомобільного транспорту для проведення досліджень у сфері активної, пасивної безпеки, енергоефектив-

ності та екологічності автотранспортних засобів, застосування альтернативних видів пального;

– впровадження альтернативних видів палива. Внесення змін до Норм витрат палива та мастильних матеріалів на автомобільному транспорті стосовно нових КТЗ і застосування альтернативних видів палива;

– підвищення енергоефективності транспортних процесів. Виконання програми підвищення енергоефективності та програми зменшення споживання енергоресурсів бюджетними установами шляхом їх раціонального використання у сферах транспорту та зв’язку на 2010 – 2014 роки, затверджених рішенням колегії Мінтрансзв’язку від 17.09.2009 р. № 18.

Висновки

Дослідження перспектив розвитку окремих видів транспорту і дорожнього господарства дає підстави для прогнозу позитивної динаміки обсягів перевезень пасажирів та вантажів, пасажиро- та вантажообігу на період до 2015 року. Досліджені проблеми розвитку та діяльності автомобільного транспорту, визначені шляхи системного їх вирішення. Що стосується прогнозу фінансових результатів діяльності підприємств галузі проблемним залишається питання ефективного господарювання автомобільних перевізників, через існування проблеми перевезень пасажирів пільгових категорій та регулювання тарифів.

Тому актуальним є якнайшвидше схвалення Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року та впровадження заходів з її реалізації.

Виконання описаних вище заходів та завдань дасть змогу забезпечити:

для користувачів:

– покращення транспортного обслуговування, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, пільгових категорій пасажирів, сільських мешканців;

– зниження аварійності та зменшення шкідливих викидів у атмосферу;

для перевізників:

– створення прозорого, конкурентного та недискримінаційного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності та рентабельності діяльності з перевезень;

для держави:

– забезпечення ефективного, якісного та безпечного транспортного обслуговування населення та економіки держави;

– збільшення надходжень до державного бюджету;

– забезпечення прозорості системи розрахунків за перевезення;

– прискорення інтеграції до європейської транспортної системи. ✓