

*Крихтіна Ю.О., к.е.н., доц., УДУЗТ, м. Харків,
ORCID: 0000-0002-6595-4759*

*Krykhtina Y., PhD in Economic, Associate Professor of Management and
Administration Department, UkrSURT, Kharkiv*

ШЛЯХИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

WAYS OF TRANSFORMATION OF THE STATE POLICY OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF EUROPEAN INTEGRATION UKRAINE

У статті охарактеризовано особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. Визначено ступінь результативності виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у транспортній галузі. Виокремлено проблемні аспекти та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі в контексті виконання Угоди про асоціацію. Визначено шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України.

Ключові слова: *публічне управління та адміністрування, державна політика, транспортна галузь, європейська інтеграція, Угода про асоціацію між Україною та ЄС.*

The article describes the peculiarities of the formation and implementation of state policy for the development of the transport sector in the context of European integration of Ukraine. The degree of effectiveness of the implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union in the sphere of transport is determined. The problematic aspects and contradictions of the state policy of transport industry development in the context of the implementation of the Association Agreement are highlighted. The ways of transformation of the state policy of development of transport branch in the conditions of European integration of Ukraine are defined.

Key words: *public administration, public policy, transport sector, European integration, Association Agreement between Ukraine and the EU.*

Постановка проблеми. Вигідне географічне розташування України – між західними та східними країнами світу передбачає наявність розгалуженої мережі транспортної інфраструктури. Як наслідок, транспортна галузь є не тільки ключовим сектором національної економіки України, яка сприяє соціально-економічному розвитку держави, а й важливою складовою глобальної економіки та світової (в тому числі європейської) транспортної системи. Це актуалізує процеси європейської інтеграції України, які спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної співпраці між сторонами в різних сферах, в тому числі в транспортній галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань особливостей формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі, в тому числі в умовах європейської інтеграції України присвятили свої публікації такі вчені, як Танклевська Н., Чернявська Т., Черніхова О. та інші [1; 3; 4; 6]. Однак чимало питань стосовно напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України залишаються недостатньо дослідженими.

Постановка завдання. Метою статті є визначення напрямів трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України.

Виклад основного матеріалу. Політична асоціація та економічна інтеграція України з Європейським Союзом набула чинності після підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію). Політичну частину угоди було підписано 21.03.2014 р., економічну частину – 27.06.2014 р. [5].

З тих пір, попри заяви скептиків, український бізнес дедалі більше переорієнтовується на ринки Євросоюзу і саме ЄС сьогодні є ключовим торговельним партнером України, що позитивно впливає на розвиток національної транспортної галузі.

Однак сучасний світ 2021 р. кардинально відрізняється від світу 2014 р., а тим більше від світу 2007 р., коли ще тільки починалися перші консультації щодо Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. З тих пір значно посилився вплив цифровізації та кліматичних викликів на транспортну галузь, окрім того руйнівні наслідки для функціонування цієї сфери економіки має глобальна пандемія COVID-19. Тому є нагальна потреба в оновленні Угоди про асоціацію відповідно до сучасних реалій, усвідомлених можливостей та інтересів українського бізнесу, в тому числі в транспортній галузі.

Тому у 2020 р. Уряд України уперше провів широке обговорення з бізнес-спільнотою щодо функціонування зони вільної торгівлі та зібрав низку пропозицій щодо оновлення Угоди про асоціацію. У консультаціях взяли участь понад 30 найбільших бізнес-асоціацій України, що представляють

понад 3000 підприємств, в тому числі транспортних, а також 150 представників МСБ, що взяли участь в онлайн-опитуванні [1; 3; 5].

В цілому, Угода про асоціацію між Україною та ЄС має 6 цілей, які є фундаментальними і спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної інтеграції. Цілі деталізовані в завданнях, що визначені окремими главами та статтями Угоди. Важливо, що оцінка досягнення цілей Угоди має враховувати прогрес обох сторін Угоди, оскільки зобов'язання взяла на себе не тільки Україна, але й Європейський Союз, в тому числі щодо лібералізації взаємного доступу до ринків [5].

Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає виконання українською стороною майже 8 тис. заходів у рамках понад 2 тис. завдань. Усі вони визначені в інформаційно-аналітичній системі «Пульс Угоди», яку Уряд використовує для моніторингу прогресу виконання наших зобов'язань за Угодою загалом та у 24 сферах (секторах) співробітництва, зокрема у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги».

На жаль, в імплементации Угоди про асоціацію у сфері «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» Україна суттєво відстає від існуючого графіку виконання своїх зобов'язань: загальний прогрес виконання від початку дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС за період 2015-2020 рр. склав лише 35%, хоча в останні два роки цей показник дещо підвищився до 41-50 % (рис. 1).

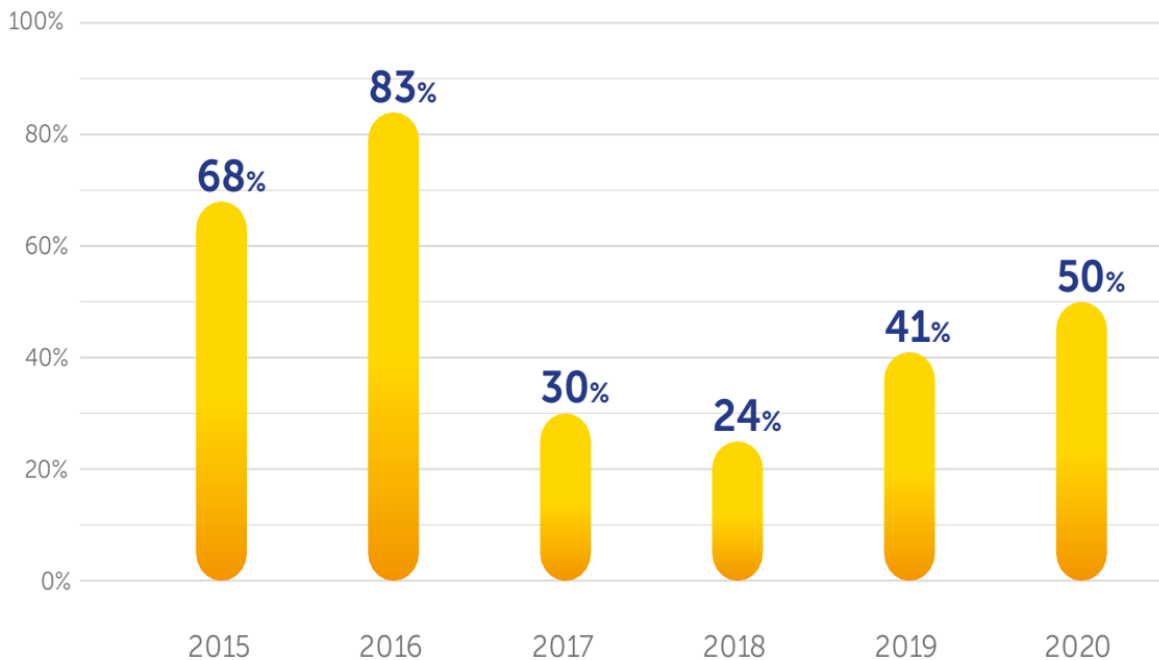


Рис. 1. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» [2]

Угода про асоціацію між Україною та ЄС, яка включає 544 заходи у межах 124 завдань для сектору «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги», передбачає прийняття на державному рівні відповідних законодавчих та нормативно-правових актів органами державної влади (рис. 2).

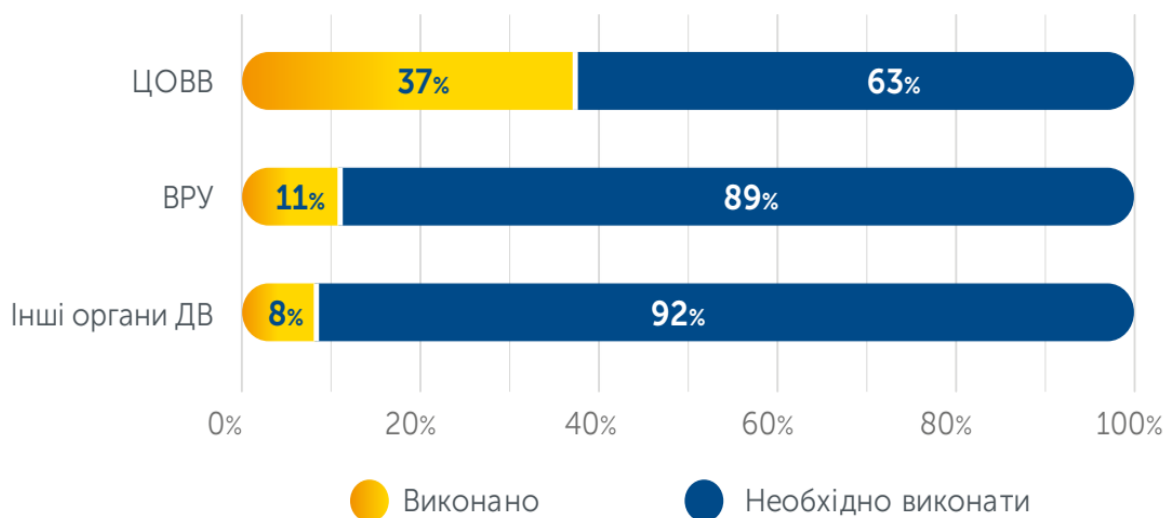


Рис. 2. Прогрес за основними групами виконавців – органами державної влади у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» [2]

Отже, можна констатувати, що державні органи різних гілок влади не забезпечують повною мірою імплементацію Угоди про асоціацію на всіх основних рівнях, адже загальний прогрес виконання нашою країною Угоди за підсумками 2015-2020 рр. у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» в частині завдань, покладених на Верховну Раду України, склав тільки 11 %, на Центральні органи виконавчої влади – 37%, на інші органи державної влади – лише 8 %.

Однак сучасний світ 2021 р. кардинально відрізняється від світу 2014 р., а тим більше від світу 2007 р., коли ще тільки починалися перші консультації щодо Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. З тих пір значно посилився вплив цифровізації та кліматичних викликів на транспортну галузь, окрім того руйнівні наслідки для функціонування цієї сфери економіки має глобальна пандемія COVID-19. Тому є нагальна потреба в оновленні Угоди про асоціацію відповідно до сучасних реалій, усвідомлених можливостей та інтересів українського бізнесу, в тому числі в транспортній галузі.

Тому у 2020 р. Уряд України уперше провів широке обговорення з бізнес-спільнотою щодо функціонування зони вільної торгівлі та зібрав низку пропозицій щодо оновлення Угоди про асоціацію. У консультаціях взяли участь понад 30 найбільших бізнес-асоціацій України, що представляють

понад 3000 підприємств, в тому числі транспортних, а також 150 представників МСБ, що взяли участь в онлайн-опитуванні [1; 3; 5].

Розглянемо напрями трансформації державної політики України в умовах європейської інтеграції у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» за підсумками виконання Угоди про асоціацію у 2015-2020 рр. за виокремленими напрямками.

1. Автомобільний транспорт.

Попри те, що протягом 2014-2020 рр. у ВРУ було зареєстровано декілька варіантів законопроектів у сфері безпеки автомобільного транспорту, жодного з них не ухвалено. Відтак відсутнє рамкове законодавство, яке би забезпечувало подальше просування реформ у цій сфері. З огляду на зазначене необхідно активізувати та прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованих у ВРУ законопроектів, зокрема:

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування державного значення» (від 27.05.2020 р. № 3544);

- «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування» (від 27.05.2020 р. № 3545);

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення його у відповідність з актом Європейського Союзу» (від 30.12.2020 р. № 4560);

- «Про внесення змін до деяких законів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (від 13.01.2021 р. № 4583);

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»;

- «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо імплементації законодавства та визначення переліку адміністративних послуг, що надаються територіальним органом Міністерства внутрішніх справ України)».

2. Залізничний транспорт.

В подальшому прогрес реформування сфери залізничних перевезень залежить від ухвалення оновленого законодавства, хоча в останні роки були здійснені певні кроки щодо запровадження приватної локомотивної тяги на залізниці та започаткування пілотних проектів із приватною локомотивною тягою. У зв'язку з цим необхідно активізувати та прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованого у ВРУ законопроекту.

Окрім того, необхідно прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованих у ВРУ законопроект «Про залізничний транспорт» (від 06.09.2019 р. № 1196-1) [2].

3. Морський та внутрішній водний транспорт.

В подальшому за вказаним напрямком на державному рівні необхідно завершити роботу щодо виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для введення в дію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплавстві (ратифікаційний пакет документів наразі доопрацьовують) та приєднання до Міжнародної конвенції про контроль судових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р., зі змінами.

Окрім того, необхідно до прийнятого Закону України від 03.12.2020 р. № 1054 «Про внутрішній водний транспорт», ухвалити відповідні підзаконні нормативно-правові акти та здійснити відповідні організаційні заходи. Із огляду на розпочату процедуру оновлення Додатка XVII-5 до Розділу IV Угоди про асоціацію щодо послуг з морських перевезень значний обсяг розроблених проектів актів потребуватиме доопрацювання з урахуванням нових актів права ЄС.

4. Авіаційний транспорт.

В подальшому за напрямком «Авіаційний транспорт» на державному рівні необхідно підписати Угоду між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір [2].

5. Транспортна політика.

За вказаним напрямком на державному рівні необхідно прискорити обговорення та ухвалення зареєстрованих у ВРУ законопроектів: «Про мультимодальні перевезення» (від 23.10.2020 р. № 4258) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством ЄС у сфері перевезення небезпечних вантажів» (від 20.09.2019 р. № 1193-1) [2].

6. Розвиток транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

В подальшому за вказаним напрямком на державному рівні для комплексного розвитку мережі TEN-T необхідно завершити процедуру включення внутрішніх водних шляхів України до регіональної мапи TEN-T. Для цього, у свою чергу, необхідно забезпечити включення внутрішніх водних шляхів до індикативних мап TEN-T (1-й етап - р. Південний Буг та р. Дніпро, 2-й етап - р. Дунай) [2].

Загалом, що не всі євроінтеграційні реформи мають миттєвий ефект. Деякі з них потребують відповідних інституційних змін, як у структурі виконавчої влади, так і у принципах ведення бізнесу. Ухвалення деяких рішень щодо структурних законопроектів потребує відповідної політичної волі, оскільки євроінтеграційні реформи часто передбачають заміну радянських соціально-економічних традицій європейськими нормами, що орієнтуються

на ринкові правила.

Тому окрім певного прогресу у виконанні Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги», є низка проблемних питань, яким потрібна об'єктивна оцінка і варіанти вирішення, що будуть прийнятними та вигідними для обох сторін. Оцінка досягнення цілей покаже галузі, де ЄС та Україна можуть перейти до наступного рівня інтеграції, і допоможе ширше розкрити потенціал політичної та економічної співпраці та подальшої лібералізації ринків.

Водночас залишаються технічні бар'єри, які не дозволяють Україні повністю розкрити свій потенціал. Тому головна мета державної політики в межах процесу оновлення Угоди про асоціацію між Україною та ЄС полягає в забезпеченні максимально можливої секторальної інтеграції з ринками ЄС, в тому числі у сфері транспорту та транспортної інфраструктури [2; 4; 6].

Отже, основним результатом процесу виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» є внутрішні зміни, підвищення якості життя і безпеки для українців. Цьому сприяє, зокрема, впровадження європейських стандартів у сфері забезпечення безпеки транспорту, встановлення екологічних вимог та проведення інших реформ в транспортній галузі, які переносять фундаментальні цілі Угоди на секторальний та операційний рівні та наближають рівень життя українців до європейського.

Висновки. Таким чином, формування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі України в сучасних умовах потребує трансформації з метою підвищення рівня конкурентоспроможності галузі в умовах жорсткої міжнародної конкуренції. І саме євроінтеграційні процеси є важливими для подальшого сталого розвитку транспортної галузі України, адже передбачають підвищення якості, безпечності, екологічності транспортних послуг. Окрім того, стратегія розвитку транспортної галузі України в контексті формування та реалізації державної політики в умовах європейської інтеграції має полягати у системній та всесторонній адаптації цього сектору економіки до нових умов і викликів, підвищення ефективності використання наявного її потенціалу, що й буде предметом подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел:

1. Асоціація з ЄС: коли і менше половини виконаного – успіх. URL. : <https://www.dw.com/uk/a-42755699>.
2. Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2015-2020 роки. К. 181 с. URL.: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf.
3. Напівасоціація? Як Україна виконує угоду з ЄС. URL. :

<https://www.dw.com/uk/>.

4. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.

5. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL. : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

6. Черніхова О. С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini>.

References:

1. Association with the EU: when less than half of what has been done is a success. [Asotsiatsiya z YES: koly i menshe polovyny vykonanoho – uspih]. URL. : <https://www.dw.com/uk/a-42755699>.

2. Report on the implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union 2015-2020. [Zvit pro vykonannya UhodyproasotsiatsiyumizhUkrayinoyutaYevropeys'kymSoyuzom 2015-2020.]. URL. : <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf>.

3. Semi-association? How Ukraine is implementing the agreement with the EU. [Napivasotsiatsiya? Yak Ukrayina vykonuye uhodu z YES]. URL. : <https://www.dw.com/uk/>.

4. Tanklevskaya N.S., Chernyavskaya T.A. Modern problems of development of the transport sector of Ukraine. [Suchasni problemy-rozvytkutransportnohosektoruUkrayiny]. Accountingandfinanceofagro-industrialcomplex: educationalportal. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektori-ukraini.html>.

5. Association Agreement between Ukraine, of theonepart, andtheEuropeanUnion, theEuropeanAtomicEnergyCommunityandtheirMemberStates, oftheotherpart [UhodaproasotsiatsiyumizhUkrayinoyu, z odniyeyistorony, taYevropeys'kymSoyuzom, Yevropeys'kymspivtovarystvom z atomnoyienerhiyi i yikhnimyderzhavamy-chlenamy, z inshoyistorony]. URL. : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

6. Chernikhova O.S. Problems and prospects of development of the transport industry of Ukraine. [ProblemytaperspektyvyrozvytkutransportnoyihaluziUkrayiny]. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyata-vseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivi-rozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini>.