

**ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЖЕБЕЛЕВ Ігор Іванович

УДК 351.778:656(477)(043)

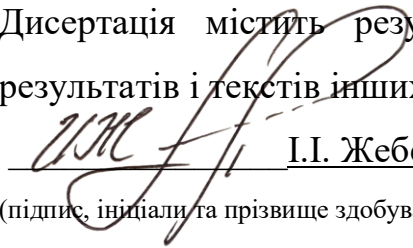
ДИСЕРТАЦІЯ

**МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

за спеціальністю 281 “Публічне управління та адміністрування”
галузі знань 28 “Публічне управління та адміністрування”

Подається на здобуття ступеня доктора філософії з публічного управління та адміністрування

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело


І.І. Жебелев
(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник

Прав Юрій Григорович, доктор
наук з державного управління,
професор

Київ – 2025

АНОТАЦІЯ

Жебелев І. І. Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 “Публічне управління та адміністрування”, галуззю 28 “Публічне управління та адміністрування” – Державний університет “Київський авіаційний інститут“, Київ, 2025.

У дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення науково-теоретичного завдання, що полягає в обґрунтуванні теоретичних засад формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах післявоєнної відбудови транспортної інфраструктури.

Встановлено, що транспорт є системотворчою інфраструктурною галуззю соціально-економічної системи держави, від ефективного функціонування якої залежить прискорення євроінтеграційних процесів, збільшення ВВП держави, зростання обсягів внутрішньої і зовнішньої торгівлі, покращення інвестиційного клімату, створення нових робочих місць, розвиток суміжних видів економічної діяльності, повне і якісне задоволення потреб суб’єктів господарювання та населення в перевезеннях тощо. При цьому транспортна система як провідна галузь матеріального виробництва, що виступає матеріальною основою географічного та міжнародного поділу праці, має прямий і зворотний зв’язок із економічними процесами, оскільки, з одного боку, вона забезпечує мобільність, що сприяє розвитку економіки, а з іншого – економічний розвиток збільшує попит на транспортні послуги.

Наголошується, що в умовах воєнного стану та повоєнної відбудови України надзвичайної актуальності набуває спроможність системи органів публічного управління виконати надскладні завдання інфраструктурної, технічної та соціально-культурної відбудови міст і сіл України, здійснити

надзвичайно великий обсяг відновлення зруйнованих інфраструктурних об'єктів, що обумовлює ключову роль транспортної галузі в повоєнній Україні та накладає особливі вимоги до публічного регулювання й управління у сфері транспорту й транспортної інфраструктури, яка набуває стратегічного характеру.

Розкрито історичний, економічний, соціальний, екологічний та інноваційний аспекти функціонування як транспортної системи в цілому, так і державної транспортної політики та державного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту й транспортної інфраструктури. Зокрема, зазначається, що історичний розвиток транспорту, починаючи з винаходу колеса, свідчить про те, що транспорт став основним інструментом розширення ноосферного простору та забезпечення мобільності товарів, ресурсів і населення, забезпечуючи географічну доступність територій та й стимулюючи підприємницьку діяльність, полегшуючи доступ до ринків товарів і послуг.

Визначено, що державна транспортна політика являє собою комплексну систему заходів, що охоплює організаційно-владну та виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, спрямовану на створення умов для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази, регулювання тарифів, забезпечення інноваційного розвитку та залучення інвестицій, з метою інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж, підвищення безпеки перевезень та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля. Така політика реалізується через виконання функцій держави, використовуючи спеціально створені механізми нормативно-правового, організаційного, фінансового та технологічного забезпечення функціонування транспортної системи, які об'єднані зворотними зв'язками та визначають порядок, особливості, методи та інструменти цілеспрямованого впливу органів державної влади й місцевого самоврядування на соціально-економічні процеси на національному та регіональному рівнях.

Акцентовано увагу на тому, що транспортна галузь відіграє важливу роль

у реалізації Цілей сталого розвитку, визначених ООН, зокрема, вона безпосередньо впливає на досягнення таких цілей, як стійке містобудування, екологічна безпека, доступність послуг та підвищення економічної ефективності регіонів. Забезпечення сталого розвитку вимагає формування нової науково обґрунтованої державної транспортної політики, котра поєднає економічні та соціальні цілей, індикативність і директивність, програмне управління та цифровізацію транспортної системи, при цьому держава має виконувати такі функції, як формування цілісності транспортної системи, забезпечення балансу інтересів різних соціальних груп, вироблення правових норм та раціоналізація управлінської діяльності.

Охарактеризовано сутність, зміст і особливості трьох найбільш автентичних моделей такої політики: північно-американської (або федералістичної); східно-азіатської (або централізованої) та європейської (або інтегрованої). Зокрема визначено, що Європейська модель транспортної політики, яка є ключовою для України у контексті євроінтеграції, характеризується інтеграцією транспортних систем країн-членів ЄС та спрямованістю на досягнення цілей сталого розвитку. Така транспортна політика є комплексною та багаторівневою системою, яка охоплює широкий спектр інституцій, нормативних актів, стратегій та програм.

Виокремлено й охарактеризовано ключових суб'єктів публічного управління та регулювання транспортної галузі Європейського Союзу, на основі чого запропоновано комплексну структурно-інституційну модель системи взаємозв'язку і взаємодії суб'єктів публічного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту Європейського Союзу, що відрізняється трирівневим характером (загальносвітовий, наддержавний та національний) та багатоскладовою інтегративною секторальною структурою кожного з цих рівнів (сектор державного управління; бізнес-сектор; сектор громадсько-професійний; науковий сектор та сектор громадсько-самоврядний) із загальною функціональною спрямованістю на створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 року.

Обґрунтовано, що належне функціонування транспортної галузі України, як і будь-якої іншої країни потребує формування відповідної комплексної системи публічного управління та регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту з метою підвищення економічної ефективності, конкурентоспроможності галузі, створення умов для забезпечення мобільності товарів, послуг та населення, інтеграції регіонів і створює передумови для сталого розвитку держави. Здійснено синтезування моделі комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, який охоплює низку таких взаємопов'язаних складових, як: нормативно-правового механізму, фінансово-інвестиційного механізму, політико-адміністративного механізму, організаційно-технічного механізму, безпекового механізму, соціально-орієнтованого механізмів та механізму цифрової трансформації.

Наголошується, що для сучасної України важливим є використання кращих практик світових моделей транспортної політики, насамперед європейської, з метою інтеграції у єдиний європейський транспортний простір та забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури, що має включати розробку стратегічних планів розвитку транспорту та гармонізації українського законодавства у сфері транспорту відповідно до вимог ЄС. Зроблено узагальнення, що інтеграція України до європейського транспортного простору є складним і багатоаспектним процесом, який вимагає значних зусиль у нормативно-правовій, інституційній, фінансовій та технічній сферах. Незважаючи на певний прогрес, хода імплементації транспортної політики ЄС в Україні є несистемною й певним чином хаотичною, де значна кількість імплементаційних вимог знаходиться на самому початковому етапі, в той час як інші вже повністю зреалізовані.

Систематизовано основні принципи, вимоги та стандарти транспортної політики ЄС, які мають бути імplementовані в Україні. Окреслено механізми комплексної цифрової трансформації транспортної галузі України у відповідності до глобальних трендів сучасності, запровадження яких має призвести до формування цілісної інтелектуальної транспортної системи

держави відповідно до парадигми "Транспорт 5.0", яка інтегрує всі види транспорту й транспортно-логістичні мережі в єдину інтелектуальну систему на основі штучного інтелекту. Така система характеризується масштабною цифровою трансформацією й автоматизацією транспортних засобів і транспортної інфраструктури; розгортанням мультимодальних транспортно-логістичних систем з використанням штучного інтелекту, що надає можливість оптимізувати транспортні потоки та забезпечити більш ефективне використання ресурсів; використанням цифрових платформ для управління логістичними потоками, що дозволить оптимізувати маршрути, знизити витрати на перевезення та покращити якість транспортних послуг.

Розкрито сучасний стан та проблеми формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України на основі чого запропоновано нові підходи, пропозиції та шляхи подальшого вдосконалення формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах післявоєнної відбудови транспортної інфраструктури України. Зокрема, запропоновано авторську трирівневу контурну інтегральну модель повоєнного вдосконалення державної транспортної політики України, що передбачає реалізацію трьох послідовних етапів – невідкладно-операційного, тактично-інтеграційного та стратегічно-завершального, кожен із яких є необхідною складовою загального інтеграційного процесу та в часових рамках яких органами публічного управління транспортною галуззю здійснюються необхідні заходи у відповідних десяти розгорнутих напрямках, реалізація яких дозволить Україні остаточно закріпитися у міжнародному транспортному просторі як держава з інноваційною, конкурентоздатною, екологічно дружньою та високоефективною транспортною системою, здатною динамічно адаптуватися до глобальних змін.

Ключові слова: автономізація транспорту, відбудова транспортної інфраструктури, державна політика, державна транспортна політика, європейська інтеграція, комунікація, механізми, конкурентоспроможність

транспортної галузі, інформаційна безпека, публічне управління, повоєнне відновлення, сталий розвиток, транспортна галузь, транспортна інфраструктура, технології організації перевезень, транспортні послуги, технології, транспортна безпека, управління ризиками, цифровізація.

ANNOTATION

Zhebelev, I. I. Mechanisms for implementing the state policy of development of the transport sector of Ukraine. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for the Degree of Doctor of Philosophy in Specialty 281 "Public management and administration", in the field of knowledge "Public management and administration" State University "Kyiv Aviation Institute", Kyiv, 2025.

In the dissertation, a theoretical generalization and a novel solution to a scientific-theoretical problem are presented, which consists in substantiating the theoretical foundations for the formation and implementation of the state policy for the development of Ukraine's transport sector under the conditions of post-war reconstruction of transport infrastructure.

It has been established that transportation constitutes a system-forming infrastructural sector within the socio-economic system of a state, whose effective operation significantly influences the acceleration of European integration processes, the growth of the country's GDP, the expansion of domestic and foreign trade volumes, the improvement of the investment climate, the creation of new jobs, the development of related economic activities, and the complete and qualitative satisfaction of transportation needs among businesses and the general population, among other factors. At the same time, the transport system, as a leading sector of material production providing the physical foundation for geographical and international labour division, demonstrates direct and reciprocal interconnections

with economic processes, since, on the one hand, it ensures mobility, thereby fostering economic development, while on the other hand, economic growth itself generates increased demand for transportation services.

It is emphasized that, under conditions of martial law and during Ukraine's post-war reconstruction, the capability of public administration bodies to accomplish extraordinarily challenging tasks related to infrastructural, technical, and socio-cultural restoration of Ukrainian cities and villages acquires extreme significance, involving the necessity to carry out an immense amount of rebuilding activities for destroyed infrastructure facilities. This circumstance underscores the pivotal role of the transport sector in post-war Ukraine and imposes specific, heightened demands on public regulation and management in the area of transportation and transport infrastructure, conferring upon it a strategic dimension.

The historical, economic, social, environmental, and innovative aspects of the functioning of both the transportation system as a whole and the state transport policy, along with state regulation of public-power relations in the sphere of transport and transport infrastructure, have been analyzed in detail. Specifically, it is noted that the historical development of transport, beginning with the invention of the wheel, underscores that transportation has become a fundamental tool for expanding noospheric space, facilitating the mobility of goods, resources, and populations, ensuring territorial accessibility, stimulating entrepreneurial activity, and providing easier access to markets for goods and services.

It has been established that state transport policy represents a comprehensive set of measures encompassing organizational-authoritative and executive-administrative activities of public administration bodies, aimed at creating favourable conditions for efficient transport infrastructure functioning, improvement of the regulatory and legal framework, tariff regulation, ensuring innovative development, and attracting investments. These measures seek to integrate the national transport system into European and global transport networks, enhance transport safety, and reduce the negative environmental impact of transport activities. Such policy is implemented through state functions, employing specifically created mechanisms of

regulatory, organizational, financial, and technological support for the transport system's functioning. These mechanisms are interconnected through feedback loops and define the procedures, peculiarities, methods, and tools used by state and local government authorities to purposefully influence socio-economic processes at national and regional levels.

Emphasis is placed on the critical role of the transport sector in achieving the Sustainable Development Goals set by the United Nations, especially regarding sustainable urban development, environmental security, accessibility of services, and enhanced economic efficiency of regions. Ensuring sustainable development requires the formulation of a new, scientifically justified state transport policy, combining economic and social goals, indicative and directive approaches, program management, and digitalization of the transport system. The state is tasked with ensuring the integrity of the transport system, balancing the interests of various social groups, formulating legal norms, and rationalizing administrative activity.

The essence, content, and distinctive features of three of the most authentic models of such policy – North American (or federalist), East Asian (or centralized), and European (or integrated) – have been characterized. Particularly, it is determined that the European model of transport policy, central for Ukraine in the context of European integration, is characterized by integration among the transport systems of EU member states and its orientation toward achieving sustainable development objectives. Such transport policy constitutes a comprehensive and multi-level system, encompassing a wide range of institutions, regulatory acts, strategies, and programs.

Key subjects of public administration and regulation of the transport sector in the European Union have been distinguished and characterized. Based on this analysis, a comprehensive structural-institutional model is proposed, representing the system of interconnections and interactions among the subjects of public regulation of public-power relations in the EU transport sphere. This model is characterized by a three-tier structure (global, supranational, and national levels) and a multi-component integrative sectoral structure within each level (state administration sector, business

sector, civil-professional sector, scientific sector, and civil-self-governance sector), collectively oriented towards creating a competitive and resource-efficient transport system by 2050.

It has been substantiated that the proper functioning of Ukraine's transport sector, like that of any other country, requires the formation of an appropriate comprehensive system of public administration and regulation of socio-governmental relations in the transport sector. This is aimed at increasing economic efficiency, enhancing the competitiveness of the sector, creating conditions for ensuring the mobility of goods, services, and the population, integrating regions, and establishing the prerequisites for the sustainable development of the state. A synthesis of the model of the comprehensive mechanism for implementing the state policy for the development of Ukraine's transport sector has been carried out. This mechanism encompasses several interrelated components, such as the regulatory and legal mechanism, the financial and investment mechanism, the political and administrative mechanism, the organizational and technical mechanism, the security mechanism, the socially oriented mechanism, and the mechanism of digital transformation.

It is emphasized that for modern Ukraine, it is critically important to adopt and utilize best practices from global models of transport policy, particularly the European model, to integrate into the unified European transport space and ensure sustainable development of transport infrastructure. This process should encompass the elaboration of strategic transport development plans and harmonization of Ukrainian transport legislation in line with European Union requirements. A conclusion is drawn that Ukraine's integration into the European transport space is a complex and multifaceted process, requiring substantial efforts in regulatory, institutional, financial, and technical dimensions. Despite certain progress, the implementation of EU transport policy in Ukraine remains unsystematic and somewhat chaotic, with many implementation requirements still at their initial stages, while others have been fully realized.

The main principles, requirements, and standards of EU transport policy that

must be implemented in Ukraine have been systematized. Mechanisms for comprehensive digital transformation of Ukraine's transport sector, aligned with current global trends, have been outlined, implementation of which should lead to the formation of an integrated intelligent transport system of the country based on the "Transport 5.0" paradigm. This paradigm integrates all modes of transport and transportation-logistics networks into a unified intelligent system driven by artificial intelligence. Such a system is characterized by large-scale digital transformation and automation of vehicles and transport infrastructure; the deployment of multimodal transportation and logistics systems employing artificial intelligence, enabling the optimization of transport flows and more efficient resource utilization; and the use of digital platforms for managing logistical flows, optimizing routes, reducing transport costs, and enhancing the quality of transport services.

The current state and existing problems in the formation and implementation of state transport policy in Ukraine have been analyzed, forming the basis for proposing new approaches, suggestions, and pathways for further improvement of transport sector policy in the context of Ukraine's post-war reconstruction of transport infrastructure. Specifically, an original, three-level integral contour model for the post-war improvement of Ukraine's state transport policy is proposed. This model provides for implementation through three consecutive stages immediate-operational, tactical-integrational, and strategic-finaleach being an essential component of the broader integration process, within which public administration bodies responsible for the transport sector carry out necessary measures across ten comprehensive directions. Successful implementation of these measures will enable Ukraine to firmly establish itself within the international transport environment as a nation possessing an innovative, competitive, environmentally friendly, and highly efficient transport system capable of dynamically adapting to global changes.

Keywords: transport autonomy, reconstruction of transport infrastructure, state policy, state transport policy, European integration, communication, mechanisms, competitiveness of the transport industry, information security, public administration,

post-war reconstruction, sustainable development, transport industry, transport infrastructure, transportation organization technologies, transport services, technologies, transport safety, risk management, digitalization.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Жебелев І. І. Державне регулювання транспортної галузі: сучасні підходи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Публічне управління та адміністрування*. 2023. № 1(84). С. 206–212. DOI: 10.35546/kntu2078-4481.2023.1.28

2. Жебелев І. І. Світові тренди розвитку транспортної галузі: публічноуправлінські аспекти. *Літопис Волині: Всеукраїнський науковий часопис*. 2023. № 29. С. 189–193. DOI: 10.32782/2305-9389/2023.29.30

3. Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі: категоріально-понятійні аспекти. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія Державне управління*. 2023. № 2(19). С. 24 – 35. DOI: 10.52363/2414-5866-2023-2-3

4. Жебелев І. І. Державна транспортна політика зарубіжних країн: моделі та досвід для України. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства*. 2024. № 2. С. 97–100. DOI: 10.20998/2227-6890.2024.2.15

5. Жебелев І. І. Цифрова трансформація транспортної галузі: світові тренди для України. *Успіхи і досягнення в науці*. 2024. № 8(8). С. 363–368. DOI: 10.52058/3041-1254-2024-8(8)-363-371

Статті, опубліковані у закордонних виданнях:

6. Shandryk V., Zhebelev I., Deliatynchuk A., Maksymov V., Shelest V. Modern concepts of public administration in the context of sustainable development. *Economic Affairs*. 2023. Volume 68. Issue 4. Pp. 2105–2117. DOI: 10.46852/0424-2513.4.2023.21 ISSN : 0424-2513 / Включено до наукометричної бази Scopus Q2

7. Nepomnyashchy, O., Marusheva, O., Prav, Y., Shandryk, V., & Zhebelev, I. Conceptual approaches to state regulation of the construction industry: the experience of Ukraine and EU states. *Amazonia Investiga*, 2022. 11(54). Pp. 199–

207. DOI: 10.34069/AI/2022.54.06.19 ISSN 2322-6307. Включено до наукометричної бази *Web of Science*.

Наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:

8. Жебелев І. І. Стратегічні підходи до відновлення й розвитку дорожньої інфраструктури України. *Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції "Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці"* (м. Харків, 22 листопада 2022 р.). ХНУРЕ, 2022. С. 284–287.

9. Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі як складова європейської інтеграції України. *Публічне управління XXI століття: особливості воєнного і повоєнного періодів : матеріали XXIII Міжнародного наукового конгресу*. (м. Харків, 27 квітня 2023 р.). ННІ «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. 2023. С. 163–166.

10. Жебелев І. І. Державна політика розвитку національної транспортної інфраструктури України у воєнний та повоєнний період. *Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції "Інтеграція науки і практики управління в умовах соціокультурних трансформацій"* (м. Полтава, 25 травня 2023 р.) ДЗ «Луганський національний університет імені Тараса Шевченка». С. 40–43.

11. Жебелев І. І. Спільна транспортна політика Європейського Союзу як шлях євроінтеграції України. *"Сучасна парадигма публічного управління" : Збірник тез V Міжнародної науково-практичної конференції*. (м. Львів, 30 листопада – 2 грудня 2023 р.). За наук. ред. к.е.н., доцента Стасишина А.В. Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2024. С. 678–682.

12. Жебелев І. І. Публічне управління розвитком транспортної галузі: інноваційні підходи. *Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука. Практика*. Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної

інтернет-конференції (м. Харків, 29 березня 2024 р.). Харків, НУЦЗУ, 2024. С. 160–162.

13. Жебелев І. І. Економічні аспекти публічного регулювання транспортної галузі: досвід США. *Економічні та соціальні аспекти розвитку України*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 17–18 жовтня 2024 р.). Одеса: ОНТУ, 2024. С. 268–270.

14. Жебелев І. І. Ключові світові тренди цифровізації сфери транспорту та транспортної логістики як орієнтир для повоєнної України. *Цифрові технології у відновленні економіки та інфраструктури України*: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 13 листопада 2024 р.). Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. Київ: ДАВРІУ, 2024. С. 48–49.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ	18
ВСТУП	20
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНОМУ СВІТІ.....	31
1.1 Джерелознавчий аналіз дискурсного поля проблематики реалізації державної політики розвитку транспортної галузі	31
1.2 Державна політика розвитку транспортної інфраструктури та транспортної галузі: категоріально-понятійний аналіз.....	51
1.3 Теоретичні засади ролі й значення транспорту та транспортної інфраструктури в сталому розвитку держави.....	67
Висновки до розділу 1	84
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СВІТІ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ.....	89
2.1 Особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в США та інших провідних держав світу.....	89
2.2 Транспортна політика Європейського Союзу: генезис становлення та змістовна сутність	104
2.3 Суб'єкти публічного управління та регулювання транспортної галузі Європейського Союзу.....	125
Висновки до розділу 2.....	142
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	147
3.1 Система функціонування комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України: стан та проблеми.....	147
3.2 Євроінтеграційний поступ транспортної галузі України: аналіз стану і проблем імплементації ключових вимог транспортної політики ЄС	168
3.3 Шляхи подальшого вдосконалення державної політики розвитку	

транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі	195
Висновки до розділу 3	222
ВИСНОВКИ	228
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	233

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ

- "Association 4U" – проект ЄС "Підтримка впровадження Угоди про асоціацію між Україною та ЄС"
- CEF – Програма "Механізм Сполучення Європи" (Connecting Europe Facility)
- CINEA – Європейська виконавча агенція з клімату, інфраструктури та навколишнього середовища (European Climate, Environment and Infrastructure Executive Agency)
- CORTE – Конфедерацію організацій автомобільного транспорту (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement)
- DEG – Ера цифрового управління (Digital Era Governance)
- DESI – Індекс цифрової економіки та суспільства
- EASA – Європейське агентство з авіаційної безпеки (European Aviation Safety Agency)
- ECMT – Європейська конференція міністрів транспорту (European Conference of Ministers of Transport)
- ECR – Євродорожній контроль (European Control Route)
- ECSC – Європейська спільнота з вугілля та сталі (European Coal and Steel Community)
- EFRD – Європейський фонд регіонального розвитку
- EMSA – Європейське агентство з безпеки на морі (European Maritime Safety Agency)
- ERA – Агентство залізниць Європейського Союзу (European Railway Agency)
- ETSC – Європейська рада транспортної безпеки (European Traffic Safety Council)
- EUSPA – Агентство Європейського Союзу з космічної програми (The European Union Agency for the Space Programme)
- GSA – Європейське агентство навігаційних супутникових систем
- ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації
- IMO – Міжнародна морська організація
- INEA – Виконавче агентство з інновацій та мереж (Innovation and Networks Executive Agency)
- STF – Європейський Форум сталого транспорту (Sustainable Transport Forum)

TEN-T	– Трансєвропейська транспортна мережа
АРР	– Агенція регіонального розвитку
ВВП	– Внутрішній валовий продукт
ВРУ	– Верховна Рада України
ДПП	– державно-приватне партнерство
ЄЄС	– Європейська економічна спільнота
ЄК	– Європейська Комісія
ЄС	– Європейський Союз
ІКТ	– Інформаційно-комунікаційні технології
ІМО	– Міжнародна морська організація (International Maritime Organization)
ІоТ	– Інтернет Речей
ІТ	– Інформаційні технології
КМУ	– Кабінет Міністрів України
ООН	– Організація Об'єднаних націй
СЕА	– Єдиний європейський транспортний простір
УА	– Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом
УЗ	– ПАТ "Укрзалізниця"
ЦСЗ	– Цілі Сталого Розвитку, затверджені ООН
ШІ	– Штучний інтелект (Artificial Intelligence)

ВСТУП

Актуальність теми. Нищівна війна російської федерації проти незалежної України одним зі своїх побічних наслідків висвітлила принципову стратегічну вагу транспортної інфраструктури та транспортної галузі країни як в функціонування економіки, так і в забезпеченні обороноздатності держави. Ворог намагається зруйнувати галузь, що забезпечує базові умови існування суспільства, при цьому вона є важливою умовою ефективного соціально-економічного розвитку будь-якої держави, оскільки як одна з фундаментальних структуротворчих галузей економіки України, транспортна галузь є "кровоносною системою економіки та найбільш інвестиційно ємким ринком фінансових вкладень в економічний розвиток країни" [153, с. 133]. Саме від характеру розвитку та функціонування транспортної інфраструктури України у воєнний час залежить своєчасне постачання Збройних Сил України боєприпасами та усім необхідним для перемоги; в мирний час формуються умови для збільшення ВВП держави, зростання обсягів внутрішньої і зовнішньої торгівлі, покращення інвестиційного клімату, створення нових робочих місць, розвиток суміжних видів економічної діяльності, повне і якісне задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях, врешті-решт – хід прискорення євроінтеграційних процесів нашого суспільства.

Відтак сьогодні й завтра Україна має перемогти не тільки зовнішнього агресора, але й розруху, здійснити відбудову країни, й найперше, з чого ми мусимо розпочинати – це відновлення транспортної інфраструктури шляхом формування та реалізації принципово нової державної політики через проведення ключових економічних, фінансових та адміністративних реформ. Ефективне здійснення останніх неможливе без втручання держави, особливо в таких сферах, як забезпечення безпеки на транспорті, недопущення розвитку недобросовісної конкуренції, формування тарифної політики, оновлення матеріально-технічної бази, розвиток об'єктів транспортної інфраструктури, приведення національного транспортного законодавства до міжнародних та

європейських вимог і стандартів, створення єдиного інформаційно-економічного простору тощо. З уваги на складність завдань транспортного забезпечення у воєнний та повоєнний час така державна політика має будуватися на вивірених теоретичних засадах та враховувати кращий досвід зарубіжних країн в цій сфері й містити в собі усі норми та стандарти ЄС як одну з ключових передумов євроінтеграційного курсу України.

Таким чином дослідження концептуальних підвалин та основних аспектів формування та реалізації публічної політики розвитку транспортної галузі України в контексті її євроінтеграційного курсу є актуальним як з академічно-наукової точки зору, так і управлінсько-прикладної, потреба в якому сьогодні є нагальною для системи публічного врядування держави та для суспільства в цілому.

Зазначена проблематика має міждисциплінарний характер і стосується предмета дослідження цілої низки сучасних наукових напрямів: державного й публічного управління, економіки та будівництва як її провідної складової, технічних наук та менеджменту, інформаційних технологій та екології, соціології та національної безпеки. Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що проблематика формування та реалізації державної транспортної політики доволі активно обговорюється в закордонному й вітчизняному науковому дискурсі з уваги на ключове значення транспортної галузі як "кровоносної системи" сучасної економіки. Зокрема, теоретико-методологічним підґрунтям дисертації стали праці фахівців з теорії та методології державного управління і державного регулювання, державної транспортної політики зокрема, таких як В. Бакуменко [4], М. Бурик [14], О. Вольська [19], С. Домбровська [36], В. Захаров [62], Н. Каличева [67-68], В. Ковальов [72], Н. Костенюк та І. Саркісов [83], Ю. Крихтіна [84-85], В. Кухарчик [88], О. Кухарчик [88-90], О. Кучабський та Р. Козенко [151], С. Майстро [101; 253], С. Матійко [104], Л. Приходченко та В. Голинський [132], О. Радченко та В. Довгань [150], В. Степанов [169], Є. Федорчук [182], Т. Шестаковська [153].

Зміст та детальна характеристика публічної політики Європейського

Союзу в галузі транспорту та транспортної інфраструктури охоплюються в публікаціях таких закордонних науковців як П'єр-Рішар Аженор та Бланка Морено-Додсон [214], Яссін Баккар, Юніс Барк, та Гуннар Праузе [218], Девід Баністер [220], Ендрю Бентон [221], Еліс-Кетрін Карлс [223], Фостін Вінсент [243], Меттью Хамфріс [246], Тео Кіріазідс [250], Козімо Магадзіно, Альберто Костантіелло, та Лучіо Лауреті [254], Йоанна Моджинська, Анна Шпак, та Радослав Вілла [256], Саймон Шунц [273], Девід Тройтіно [285].

Значення й особливості європейської інтеграції для Української держави є предметом наукового дослідження таких відомих учених, як Х. Дорофєєва [37], В. Дубей [38], С. Кокорєв [78], М. Корінь та М. Кондратюк [79], Ю. Крихтіна [84], Н. Куць [91-92], А. Лелеченко [93], П. Овчар [121-122], О. Орловська [123], Р. Прокоп'єв [145], Н. Сапотницька та М. Бугайова [163], Н. Сміян [164], В. Степаненко [168], О. Сурілова [172], А. Стукало [173], Г. Фердман [183-184], Р. Хайнас [185-186], М. Цюрупа та І. Куценко [191].

Нормативно-правові аспекти інтеграції українського законодавства у сфері транспорту з вимогами ЄС розглядають А. Бойко [7-8], Н. Бортник та С. Єсімов [11], Е. Деркач [28], О. Дмитрієва [31], Б. Кормич [81], О. Ляшенко, [101], О. Поліщук та В. Благодатова [127], Х. Стельмах [167], Н. Чечетова та О. Клименко [194], О. Чорна та Н. Фалович [196], В. Чужиков [197].

Безпосередньо проблематику транспорту, транспортної інфраструктури та державної транспортної політики досліджують І. Андрушків [2], Л. Ачкасова [3], Н. Бондар [9-10], І. Грищенко [26], О. Ігнатенко [247], О. Кірдіна та О. Стешенко [70], С. Козак [75-77], Я. Корнійко та Н. Валявська [82], С. Машканцева [105-106], В. Мінаков [109], О. Мних [110], Р. Молибога [111], Г. Обруч [118-119], Ю. Попова [128], В. Приймак [130], Т. Репіч та А. Булеховець [155], Н. Савіна та О. Криворучко [160], Д. Санжаревський [162], О. Соколова [165], В. Титар [174], А. Устименко [180-181], Н. Хетагурова [188], Я. Ходова [190], Н. Шандова [199], О. Шиба [201], Т. Юсупова та Н. Гонтар [205]. На ролі і значенні публічного управління транспортною системою України під час війни та у повоєнній відбудові нашої держави фокусують свою

наукову увагу Л. Горошкова та А. Бакурова [22], Г. Дергачова та М. Сорока [27], В. Задоя та Є. Притика [59], І. Линник [94], О. Лук'янова [98], Т. Лучникова та І. Тарновська [99], О. Марасін [102], Л. Марценюка та А. Сидорчук [103], А. Мехлеф [107], Н. Михайлик [108], Т. Пусєва [148], Л. Траченко [177], Т. Чаркіна та О. Юрчик [192], Н. Челядінова та О. Семенцова [193]. Публікації цих та інших дослідників, науковців і експертів галузі стали джерельним підґрунтям даної дисертаційної роботи.

Незважаючи на активні наукові пошуки, малодослідженими залишаються питання комплексного підходу до проблем формування і розвитку державної політики у сфері публічного управління цифровою трансформацією будівельної галузі, уточнення категорійно-понятійного апарату, бракує розроблених сучасних методологічних підходів до критеріального компаративного аналізу, алгоритму запровадження в нашій країні кращих європейських практик трансформації механізмів публічного управління будівельною галуззю в контексті запровадження інноваційних цифрових технологій, що й зумовлює актуальність теми дисертаційного дослідження, його мету та завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до науково-дослідних робіт (НДР):

кафедри публічного управління та адміністрування Державного університету “Київський авіаційний інститут” на тему “Теоретико-методологічні засади трансформації публічного управління в умовах дії воєнного стану та післявоєнного відновлення” (ДР № 0125U002024).

закладу вищої освіти “Університет трансформації майбутнього” як виконавцем НДР: “Розвиток адаптивних механізмів публічного управління в контексті забезпечення національної безпеки та соціокультурної резильєнтності України” (ДР № 0124U004985).

Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова на тему “Управлінські та правові засади забезпечення сталого розвитку України як європейської держави” (номер державної реєстрації 0117U000103) та “Шляхи удосконалення механізмів публічного управління та адміністрування в сфері

національної безпеки в умовах євроінтеграції України” (номер державної реєстрації 0120U104417).

Доробок автора полягає в обґрунтуванні та розробці моделі формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах післявоєнної відбудови на основі цифрової трансформації транспортних систем та інфраструктури.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є обґрунтування теоретико-методологічних засад механізмів формування, функціонування й трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в Україні та в країнах ЄС, розробка на цій основі науково-практичних рекомендацій щодо запровадження новітніх підходів до подальшого вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі.

Для досягнення мети було поставлено такі *завдання*:

- здійснити джерелознавчий аналіз актуальних закордонних та вітчизняних наукових публікацій дискурсного простору проблематики політики розвитку транспортної галузі, узагальнити наукові підходи до розуміння основних категорій і понять публічного управління транспортною галуззю;
- розкрити змістовну сутність та наукове розуміння теоретичних засад ролі й значення транспорту та транспортної інфраструктури в сталому розвитку держави;
- визначити особливості формування й реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в США та інших провідних держав світу;
- узагальнити генезис становлення транспортної політики Європейського Союзу, зміст її основних напрямів та систематизувати й охарактеризувати систему суб'єктів публічного управління та регулювання транспортної галузі ЄС;
- охарактеризувати сучасний стан та ключові проблеми функціонування комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України;
- здійснити компаративний аналіз норм публічно-правового

регулювання галузі транспорту в ЄС та Україні та визначити основні протиріччя й проблеми імплементації європейських норм в українському правовому полі;

– окреслити перспективи вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі.

Об'єктом дисертаційного дослідження є суспільно-владні, соціально-економічні та адміністративно-організаційні відносини у сфері публічного управління в транспортній галузі.

Предметом дослідження є механізми формування, функціонування й трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в Україні та в країнах ЄС.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою реалізації дослідницької мети слугували загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема філософсько-світоглядні, загальнонаукові та спеціально-наукові, що відповідають діалектичним принципам логічності та критичності, об'єктивності і всебічності, послідовності та обґрунтованості, а також вимогам пертинентності та релевантності наукового пошуку.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в дисертаційній роботі здійснено широке узагальнення та запропоновано нові науково обґрунтовані положення, що у сукупності розв'язують важливу науково-прикладну проблему, яка полягає у теоретико-методологічному обґрунтуванні засад формування, функціонування й трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в країнах ЄС та в Україні, розробці на цій основі науково-практичних рекомендацій щодо запровадження новітніх підходів до подальшого вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі.

У результаті дослідження:

удосконалено:

– категорійно-понятійний апарат теорії публічного управління шляхом уточнення й розширення змісту поняття “державна транспортна

політика”, під яким пропонується розуміти комплексну систему заходів, що охоплює організаційно-владну та виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, спрямовану на створення умов для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази, регулювання тарифів, забезпечення інноваційного розвитку та залучення інвестицій, з метою сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення шляхом забезпечення доступу до безпечних і якісних транспортних послуг, а також інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж й перетворення географічних особливостей країни на її конкурентну перевагу.

– визначення ролі й місця ключових суб'єктів публічного управління та регулювання транспортної галузі Європейського Союзу в процесах формування та реалізації транспортної політики ЄС, на основі чого запропоновано комплексну структурно-інституційну модель системи взаємозв'язку і взаємодії суб'єктів публічного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту Європейського Союзу, що відрізняється трирівневим характером (загальносвітовий, наддержавний та національний) та багатоскладовою інтегративною секторальною структурою кожного з цих рівнів (сектор державного управління; бізнес-сектор; сектор громадсько-професійний; науковий сектор та сектор громадсько-самоврядний) із загальною функціональною спрямованістю на створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 року;

– наукове визначення ключових засад публічно-правового регулювання галузі транспорту в ЄС та Україні та основних протиріччя і проблеми імплементації європейських норм в українському правовому полі, що відрізняється виокремленням п'ятих груп вимог у сфері транспорту щодо інтеграції України до Європейського Союзу: 1) вимоги, імплементація яких завершена, або знаходиться на стадії завершення; 2) вимоги, рівень імплементація яких складає понад 66% і не складатиме особливих труднощів;

3) вимоги, імплементація яких не перевершує 50% і має низку перешкод, подолати які Україні важко самотійно; 4) вимоги, імплементація яких знаходиться на початковому стані й в сучасних умовах для України є практично неможливою, оскільки вимагає кардинальних реформ та значних фінансових інвестицій; 5) вимоги, імплементація яких потенційно є здатною призвести до краху ключових складових транспортної системи України, оскільки їх виконання поставить перед країною значно більші проблеми, або вирішити які буде практично неможливо;

– наукове розуміння основних проблеми функціонування комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, на основі якого виокремлено низку напрямів та тенденцій гармонізації українського законодавства у сфері транспорту відповідно до вимог ЄС, що відрізняється розробкою авторської моделі комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, який охоплює низку таких взаємопов'язаних складових, як: нормативно-правового механізму, фінансово-інвестиційного механізму, політико-адміністративного механізму, організаційно-технічного механізму, безпекового механізму, соціально-орієнтованого механізмів та механізму цифрової трансформації.

дістало подальшого розвитку:

– систематизація дискурсного поля проблематики формування та реалізації державної транспортної політики, що відрізняється від існуючої виокремленням та характеристикою восьми кластерів відносно самотійних наукових підходів, а саме: державного управління та державної політики; нормативно-правового; економічного; міжнародного; логістичного; інноваційності та стратегічних перспектив; конкретизації за родом транспорту; державно-приватного партнерства на транспорті з подальшим узагальненням наукового доробку основних представників кожного кластеру;

– наукове визначення характерних особливостей формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в світі та

Європейському Союзу, що на відміну від існуючих полягає у виокремленні трьох найбільш автентичних моделей такої політики: північно-американська (або федералістична); східно-азіатська (або централізована); європейська (або інтегрована) та деталізацією їх основних характеристик і структурно-функціональної побудови;

- розкриття змістовної сутності та наукового розуміння теоретичних засад ролі й значення транспорту та транспортної інфраструктури в сталому розвитку держави, що відрізняється від існуючих виокремленням авторської структурно-функціональної моделі включення транспортної галузі в процеси реалізації таких Цілей Сталого Розвитку як "Подолання голоду" (Ціль 2), "Добробут та здоров'я" (Ціль 3), "Гідна праця та економічне зростання" (Ціль 8), "Інфраструктура, промисловість та інновації" (Ціль 9), "Сталий розвиток міст і громад" (Ціль 11) та "Боротьба зі зміною клімату" (Ціль 13) у їх взаємозв'язку з ключовими сферами функціонування та напрямів використання відповідного інструментарію;

- визначення перспектив подальшого вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України, що, на відміну від існуючих підходів, полягає у розробці контурної інтегральної моделі повоєнного розвитку транспортної системи України, яка складається з трьох послідовних етапів – невідкладно-операційного, тактично-інтеграційного та стратегічно-завершального, кожен із яких є необхідною складовою загального інтеграційного процесу та в часових рамках яких органами публічного управління транспортною галуззю здійснюються відповідні заходи у десяти наступних напрямках: відбудова та модернізація транспортної інфраструктури; посилення інвестиційної привабливості та активізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі; децентралізація публічного управління в галузі транспорту та ухвала Транспортного Кодексу; перехід до європейських стандартів безпеки у сфері транспорту; розвиток автономних транспортних засобів та нових форм мобільності; міжнародна інтеграція транспортних мереж і розвиток транскордонних коридорів; розвиток транспортної логістики та

мультимодальних перевезень; сталий транспорт та екологічна стійкість; комплексна цифрова трансформація транспортної галузі України; формування цілісної транспортної системи відповідно до парадигми "Транспорт 5.0".

Практичне значення одержаних результатів. Використання запропонованих розробок сприяє підвищенню ефективності застосування механізмів державного регулювання в транспортній галузі, вдосконаленню системи нормативно-правового регулювання галузі, створенню передумов успішної європейської інтеграції України.

Доцільність запровадження та практична вагомість розроблених в дисертації новел підтверджується їх реалізацією в діяльності таких інституцій та органів публічного врядування як: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (довідка про впровадження від 18.02.2025); Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (довідка про впровадження від 18.02.2025); Державне підприємство "Національний інститут розвитку інфраструктури" (довідка про впровадження № 19.1-09 151-50 від 05.02.2025); ГС "Міждержавна гільдія інженерів-консультантів" (довідка про впровадження № 05-02 від 04.02.2025); Всеукраїнська Академія наук публічного управління (довідка про впровадження № 74-вд від 18.12.2024). Теоретичні рекомендації та напрацювання, викладені в дисертації, застосовуються в навчальному та науковому процесах закладів вищої освіти Хмельницький університет управління та права ім. Леоніда Юзькова (довідка про впровадження № 0254/25 від 28.02.2025) та "Університет трансформації майбутнього" (акт про впровадження у навчальному процесі від 07.02.2025 р. та акт про впровадження у науково-дослідній роботі від 07.02.2025).

Апробація результатів дисертації. Результати досліджень, викладені у дисертації, оприлюднено на 9 міжнародних та всеукраїнських науково-комунікативних заходах, зокрема: "Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці" (Харків, 2022); "Публічне управління XXI століття: особливості воєнного і повоєнного періодів" (Харків, 2023); "Focus on Ukraine" (Гданськ, Польща, 2023); "Інтеграція науки і

практики управління в умовах соціокультурних трансформацій" (Полтава, 2023); "Ukraine–Poland – Past, Present, Future –Perspectives Cooperation" (Гданськ, Польща, 2023); "Сучасна парадигма публічного управління" (Львів, 2023); "Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука, практика" (Харків, 2024); "Економічні та соціальні аспекти розвитку України" (Одеса, 2024); "Цифрові технології у відновленні економіки та інфраструктури України" (Київ, 2024).

Публікації. Основні наукові результати дисертаційної роботи опубліковані у 14 наукових працях, із них: 5 наукових статей, опублікованих у вітчизняних фахових наукових виданнях категорії "Б", 2 публікації, включених до міжнародних наукометричних баз Scopus та Web of Science, а також 7 тез доповідей на наукових конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації становить 277 сторінок, обсяг основного тексту – 212 сторінок. Дисертація містить 11 рисунків, 2 таблиці та 9 додатків. Список використаних джерел складається з 290 найменувань, з яких 85 – іноземними мовами.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНОМУ СВІТІ

1.1 Джерелознавчий аналіз дискурсного поля проблематики реалізації державної політики розвитку транспортної галузі

Транспортна галузь – це важлива інфраструктурна складова соціально-економічної системи держави, що надає економічно й соціально важливі послуги населенню. Роль транспорту в розвитку національної економіки складно переоцінити. Саме від його ефективного функціонування залежить прискорення євроінтеграційних процесів, збільшення ВВП держави, зростання обсягів внутрішньої і зовнішньої торгівлі, покращення інвестиційного клімату, створення нових робочих місць, розвиток суміжних видів економічної діяльності, повне і якісне задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях тощо. Так, за останніми доступними даними від найбільшої світової аудиторської та консалтингової компанії Price Waterhouse Coopers (PWC), до 2025 р. загальний обсяг інвестицій в транспортні інфраструктурні проекти перевищить 78 трлн дол. США. Для порівняння: у 2013 р. загальний обсяг інвестування усієї світової економіки становив 87 трлн дол. США [279]. Таким чином, транспорт у сучасному світі є найбільш інвестиційно ємким ринком фінансових вкладень в економіку й водночас – одним з найважливіших інфраструктурних елементів регіонального й міського господарства.

Значення транспортної інфраструктури та транспортної галузі держави в цілому як синергетичного середовища для подальшого суспільно-економічного розвитку країни обумовлює значний інтерес фахівців, експертів та дослідників до аналізу й розкриття явищ, процесів та відносин в транспортному середовищі, механізмів та інструментів державного регулювання й управління галуззю, особливостей формування та реалізації державної політики розвитку

транспортної галузі. Про це, зокрема, свідчить накопичений в Україні масив наукових публікацій за зазначеною вище тематикою. Так, пошуковий сервіс Національної бібліотеки України імені Володимира Вернадського за ключовими словами "управління транспортом" та "транспортна інфраструктура" станом на початок березня 2025 року сумарно подає 1266 посилань на наукові статті, понад 4000 посилань на реферативну базу даних та 575 книжкових видань. Джерельний аналіз усього зазначеного масиву публікацій в даній дисертації є неможливий в силу невідповідності його обсягу та нормативних параметрів МОН України щодо загального обсягу такого обов'язкового структурного елементу дисертаційної роботи як аналіз існуючих публікацій. Тому в нашому джерельному аналізі обмежимося переважно науковими статтями українських науковців та експертів останніх 3 – 4 років.

Попередній аналіз масиву оприлюднених наукових робіт з обраного предмету нашого дослідження дозволяє систематизувати дискурсний простір проблематики державного регулювання й управління в сфері транспорту та транспортної інфраструктури, відповідної державної політики. Таку систематизацію пропонується здійснити у 8-ми взаємопов'язаних кластерах: державного управління та державної політики; нормативно-правовому; економічному; міжнародному; логістичному; інноваційності та стратегічних перспектив; конкретизації за родом транспорту; державно-приватного партнерства на транспорті. Як будь-яка теоретична модель запропонована систематизація є певним чином спрощена та ідеалізована, оскільки в рамках певної конкретної наукової публікації можуть одночасно торкатися питання, рознесені нами до різних кластерів, водночас запропонована модель дає змогу побачити основні тенденції та конкретизувати напрямки наукового висвітлення тих чи інших складових суспільно-політичних відносин та адміністративно-управлінських процесів в транспортному середовищі. В таблиці 1.1. покластерно наведено провідних авторів нашого джерельного аналізу, на яких ми спиратимемося в даному дисертаційному дослідженні.

Таблиця 1.1

**Систематизація вітчизняного дискурсного простору проблематики
державного регулювання й управління в сфері транспорту**

Назва кластеру	Провідні автори, що працюють в даному напрямку
<i>Державного управління та державної політики</i>	О. Акімов, Н. Бондар, М. Бурик, О. Вольська, В. Грабельников, І. Гришова, І. Грищенко, О. Дмитрієва, С. Домбровська, І. Дяченко, С. Климович, В. Ковальов, Р. Козенко, Ю. Корнєєв, Л. Корнута, Ю. Крихтіна, В. Кухарчик, О. Кухарчик, О. Кучабський, В. Лелеченко, С. Майстро, Н. Малиш, С. Матійко, Р. Молибога, О. Никифоров, П. Овчар, М. Погребиський, О. Радченко, І. Садловська, В. Степанов, Д. Тимоха, А. Ткаченко, Є. Федорчук, Г. Фердман, Т. Шестаковська.
<i>Нормативно-правовий</i>	В. Благодатова, Н. Бортник, В. Буряк, Е. Деркач, О. Дмитрієва, С. Єсімов, Б. Кормич, О. Ляшенко, І. Поліщук, П. Попович, В. Развадовський, Х. Стельмах, А. Устименко, Н. Фалович, О. Чорна, О. Шевчук.
<i>Економічний</i>	І. Андрушків, Є. Водовоз, Є. Воробійов, О. Вовк, Л. Гнесь, Ю. Долгополова, В. Задоя, Н. Ільченко, О. Кальченко, А. Ковальчук, О. Криворучко, М. Кристочук, Д. Круглий, Т. Лучникова, В. Муленко, А. Новікова, П. Овчар, В. Павлюк, Р. Пазюк, Ю. Пантюк, М. Потєєва, Є. Притика, Н. Савіна, О. Соколова, О. Стасюк, М. Сухонос, І. Тарновська, В. Титар, В. Тищенко, І. Хоменко, О. Шиба.
<i>Міжнародний</i>	І. Барбір, В. Богомазова, В. Бодак, Д. Бойко, В. Будник, Ю. Булік, В. Буркун, Л. Волинець, Т. Воркут, Л. Гнесь, Л. Грицина, В. Дикань, Х. Дорофєєва, О. Дубицький, В. Захаров, В. Ігнатюк, Я. Калат, Т. Кваша, І. Кирик, О. Кириленко, В. Кокорєв, В. Коломієць, Н. Куць, Т. Логвинюк, О. Мних, В. Мосьпан, В. Новак, Л. Носач, П. Овчар, А. Петунін, Х. Притула, Р. Прокоп'єв, К. Разумова, А. Рибчук, Т. Стройко, В. Развадовський, Л. Ткачук, Р. Хайнас, О. Харун, В. Чижик.
<i>Логістичний</i>	Н. Башенко, С. Бортник, В. Будник, К. Гілевська, Н. Грищенко, С. Грищенко, М. Горик-Чубатюк, А. Дунська, Н. Ільченко, Т. Ковтун, Д. Ковтун, С. Козак, Д. Козодой, А. Кулік, Д. Ломотько, К. Майданик, О. Нестеренко, А. Партола, М. Перепічко, І. Пойта, Г. Прокудін, Ю. Русина, Т. Смокова, О. Трифонова, Н. Трушкіна, Я. Ходова, О. Хомич, О. Чукурна, О. Чупайленко, О. Шкуренко.
<i>Інноваційності та стратегічних перспектив</i>	Л. Ачкасова, Т. Болгар, І. Брітченко, І. Волохова, В. Волохов, М. Галькевич, О. Дмитрієва, О. Заяц, О. Ігнатенко, Н. Каличева, Л. Козак, О. Комчатних, Н. Костенюк, А. Лисенко, О. Макоткіна, О. Марасін, С. Машканцева, К. Омельчук, Г. Онопрієнко, О. Парубець, Ю. Попова, І. Саркісов, С. Сорока, Д. Сугоняко, О. Федорук, В. Франовська, Т. Чернявська, Ю. Чугуєв, Г. Шворнікова.
<i>Конкретизації за родом транспорту</i>	А. Булеховець, С. Верхогляд, Голинський В., Н. Гончаренко, Д. Захаров, Н. Коренева, Г. Красножон, Є. Крикавський, Г. Купалова, Д. Малиновська, С. Павлюк, О. Піріашвілі, Л. Приходченко, Т. Репіч, В. Ровенська, С. Романчук, Я. Самолєвський, Д. Санжаревський, В. Степаненко, Н. Шандова, О. Шандрівська, Н. Шинкаренко.
<i>...у т.ч. залізничного транспорту</i>	І. Войтов, Н. Гарматюк, Н. Гонтар, О. Кірдіна, М. Кондратюк, М. Корінь, К. Король, Т. Лучникова, О. Мних, Г. Обруч, В. Овчиннікова, О. Орловська, С. Потьомкін, О. Стещенко, І. Токмакова, А. Ужва, Л. Харсун, Т. Юсупова, В. Яновська.
<i>Функціонування транспортної галузі в умовах війни</i>	А. Бакурова, О. Бундза, Є. Воробійов, М. Голотюк, Л. Горошкова, В. Довгань, В. Ємець, Н. Куць, І. Линник, О. Лук'янова, Т. Лучникова, Л. Марценюк, А. Мехлеф, О. Налобіна, Н. Михайлик, І. Павлова, О. Семенцова, А. Сидорчук, О. Сумець, І. Тарновська, В. Триснюк, В. Уманців, Н. Челядінова, А. Шимко, В. Шумейко.

Далі охарактеризуємо загальний напрям та окремі наукові публікації кожного із наведених вище кластерів. Так, *кластер державного управління та державної політики* зосереджує наукову увагу на формах і механізмах публічного регулювання відносин і діяльності в сфері транспорту і транспортної інфраструктури, державних інституціях, що здійснюють таке регулювання, суб'єктах державної політики розвитку транспортної галузі, процедурах та інструментарію їхньої діяльності.

Однією з найбільш активних дослідниць даного кластеру є доктор економічних наук Харківського національного автомобільно-дорожнього університету О. І. Дмитрієва, яка обстоює необхідність формування принципово нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій та передбачає якісну перебудову організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проєктів [34, с. 37]. Разом з О. О. Тіміровим дослідниця розкриває також підходи, принципи і етапи реалізації державного стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури, встановлені ознаки і сутність інноваційної стратегії як ключового елемента в системі стратегічного управління [35, с. 37-59].

Оцінюючи стан розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України в передвоєнне десятиліття О. В. Радченко, О. Г. Кучабський та Р. В. Козенко наголошують, що в сучасних умовах соціально-економічного розвитку транспорт й транспортна інфраструктура набувають, фундаментального значення, оскільки транспортна галузь створює низку синергетичних соціально-економічних ефектів, від яких в цілому залежить майбутнє Української держави та добробут її громадян [151, с. 481].

Дослідниця з Національного університету «Одеська морська академія»

С.О. Машканцева визначає місію держави у сфері функціонування та розвитку транспортної системи як "сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних та якісних транспортних послуг" [105, с. 42]. Основні наукові підходи до стратегічного управління у транспортно-логістичній сфері розкриває Р. М. Молибога [111, с. 481].

Використання ринкових інструментів розвитку транспорту та потреба їх поєднання з механізмами державного регулювання з урахуванням систематичної ролі транспорту в економіці, геополітиці, соціальній сфері країни та регіонів обґрунтовує професор С. М. Домбровська, публікації якої характеризують особливості управління транспортним комплексом України, на основі урахування яких пропонується низка актуальних заходів щодо підвищення ефективності транспортної системи, обґрунтовано потребу впровадження передових технологій на транспорті, удосконалення законодавства, що регулює діяльність галузі [36].

Проблеми та суперечності розвитку транспортної галузі України характеризують І. М. Грищенко [36], А. П. Лелеченко [93] та Ю. О. Крихтіна. Так, Крихтіна підкреслює, що транспортна галузь України має великий потенціал розвитку через вигідне розташування на перетині шляхів сполучення між західними та східними країнами, проте цей потенціал не реалізується повною мірою, що обумовлює необхідність формування відповідної державної політики з метою підвищення її конкурентоспроможності [85, с. 86-94].

Подібну точку зору поділяє львівський дослідник М. М. Бурик, який зазначає, що "євроінтеграція, формування конкурентного ринку транспортних послуг, проблеми функціонування транспортної інфраструктури визначають потребу у стратегічному плануванні діяльності органів державного управління в цій сфері... Внаслідок, використання різних форм фінансування, інноваційних законодавчих, фінансових, адміністративних та інших заходів в Україні буде сформовано ефективну систему органів державного управління розвитком транспортної інфраструктури" [14, с. 147].

Серед інших авторів даного кластеру варто відмітити О. М. Вольську та

С. В. Майстро, які розкривають основні напрямки державного регулювання транспортної галузі [19; 101; 253]; Ю. І. Гришову та І. Ю. Дяченко, котрі характеризують державну політику розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів [26, с. 5-11]; В. Г. та О. Г. Кухарчиків, що виокремлюють головні принципи впровадження державної транспортної політики в Україні [88, с. 5-15]; П. А. Овчара, який узагальнює закордонний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг [121, с. 17-21]; Г. Фердмана, на переконання якого транспортна сфера може стати "основою для відновлення та розвитку економіки України, її інтеграції в європейську та світову економіку, стати базисом для ефективного входження у світове співтовариство. За умов формування національної транспортної системи України та ефективного державного управління на транспорті транзитні можливості нашої країни можуть забезпечити як економічний, так і соціальний розвиток" [183, с. 93].

Нормативно-правовий кластер об'єднує юристів та правознавців насамперед транспортного й господарчого права, що спеціалізуються на тлумаченні й застосуванню законодавчих актів та підзаконних актів, які регулюють відносини в сфері транспорту та діяльність суб'єктів управління транспортною галуззю й безпосередньо транспортними підприємствами.

Зокрема, Е. М. Деркач наголошує, що "серед пріоритетних завдань є розвиток вітчизняного законодавства щодо державно-приватного партнерства у сфері транспорту, застосуванням моделі території пріоритетного розвитку для розвитку портів, логістичних хабів в Україні із застосуванням стимулювальних заходів нефіскального характеру. Необхідна збалансована правова політика, яка дозволить врахувати інтереси держави, приватного інвестора, суспільства, довкілля та створити необхідне правове підґрунтя для сталого розвитку транспортної системи України" [28, с. 25]. О. І. Дмитрієва узагальнює законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України, на основі чого робить висновок про необхідність його уніфікації, консолідації та кодифікації у вигляді Транспортного кодексу України як основи

законодавчого забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України, що має стати стійким нормативним підґрунтям для забезпечення стратегічного розвитку транспортної інфраструктури країни [31, с. 41].

Б. А. Кормич розкриває тенденції розвитку законодавства ЄС в сфері транспорту на основі чого робить висновок, що дане законодавство є динамічним із стійкими тенденціями розширення, як сфери регулювання, так і території регулювання. Перше досягається шляхом поступового розширення сфери компетенції органів ЄС щодо транспорту та встановлення правил ЄС щодо нових аспектів надання транспортних послуг або функціонування видів транспорту. Друге реалізується через політику розповсюдження норм і правил ЄС щодо транспорту на треті країни. Так, загальною тенденцією є встановлення низки правових режимів, які спрямовані на регулювання порядку надання тих або інших видів транспортних послуг та тих суспільних відносин, що виникають у зв'язку із наданням цих послуг [81, с. 90-91].

У свою чергу А. В. Устименко зосереджує увагу на ролі правового узгодження вітчизняного та європейського законодавства як передумови стійкого розвитку транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку – ключової світової та європейської стратегії цивілізаційного поступу [181, с. 131-141]. Н. П. Бортник та С. С. Єсімов характеризують роль правового регулювання в розвитку транспортної інфраструктури України щодо асоціації з Європейським Союзом на прикладі західного регіону [11, с. 34-39].

Науковці Національного авіаційного університету І. В. Поліщук та В. К. Благодатова висвітлюють сучасні реалії, новели та проблеми законодавчого регулювання тенденцій розвитку інфраструктури авіаційного транспорту в Україні, визначають напрями вдосконалення відповідного законодавства на сучасному етапі розвитку авіатранспортної галузі з урахуванням євроінтеграційних та світових глобалізаційних процесів [127, с. 17]. Х. П. Стельмах на основі аналізу нормативно-правового забезпечення розвитку транспортно-логістичної системи виокремлює низку законодавчих

проблем в цій сфері та пропонує їх вирішення. Головною метою нормативно-правового забезпечення сьогодні експерт визначає нагальну необхідність внесення змін, які посилюють вплив на діяльність організацій транспортного сектору через інтеграцію транспортного ринку України до ЄС [167, с. 17].

В цьому зі Стельмахом погоджуються тернопільські науковці із Західноукраїнського національного університету, які зазначають, що "нормативно-правове забезпечення умов функціонування транспортних систем в Україні сьогодні перебуває на етапі трансформації. Частина викликів, більшість із яких врахована в європейському транспортному законодавстві, уже врахована у вітчизняних нормативних актах і програмних документах. Інша ж частина перебуває на етапі розроблення, обговорення або прийняття законопроєкту. У будь-якому разі зміна чинних норм законодавства в досліджуваній сфері спрямовується на інтеграцію Цілей сталого розвитку ООН у систему регулювання транспортних систем. Це дасть змогу пришвидшити їх перехід на вищий рівень розвитку та ефективно реагувати на наявні суспільні виклики" [196, с. 72].

Економічний кластер містить наукові публікації, у фокусі дослідницької уваги яких економічні аспекти функціонування транспортної галузі та її впливу на економіку держави в цілому, формах і методах державного стимулювання економічного розвитку підприємств транспортної сфери. Так, Н. Б. Савіна та О. П. Криворучко доводять, що "розвинена транспортна система є одним із найважливіших чинників стабільного та динамічного зростання економіки не тільки окремих регіонів, але й держави в цілому, підвищення рівня життя населення, а також базовою передумовою національної безпеки та успішної інтеграції у світовий економічний простір. Сучасна транспортна система сприяє організації економічного простору, забезпечує подальшу реалізацію просторового розподілу праці та освоєння нових територій, розширюючи межі експлуатації природних ресурсів та надаючи важливий імпульс для притоку на ці території населення" [160, с. 268].

О. М. Вовк, А. М. Ковальчук та Ю. А. Долгополова дослідили

закономірності розвитку транспортних підприємств, на основі чого зробили висновок, що "основним завданням транспорту в економіці є своєчасне, якісне та цілковите задоволення запитів галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності розвитку та формування стійких зв'язків між структурними, територіальними елементами економічної системи" [16, с. 99]. Автори дійшли висновку щодо необхідності формування інтегрованої логістичної системи регіонів обумовлюється тенденцією до створення систем мультимодальних перевезень та інтегрованих транспортно-логістичних комплексів [16, с. 103].

О. Кальченко та А. Білорус визначають позицію транспортної галузі в розвитку національної економіки, розкривають особливості та сучасні тенденції функціонування транспортного комплексу України за останні роки, та окреслюють основні проблеми транспортної сфери в умовах сьогоденних викликів, на основі чого окреслюють низку заходів щодо забезпечення подальшого розвитку вітчизняного транспортного комплексу на сучасному етапі [69, с. 99-107].

Світові процеси переходу до цифрової економіки й місце в них цифрової трансформації транспортної галузі України окреслюють дрогобицькі науковці А. В. Рибчук, Р. І. Пазюк та Ю. М. Пантюк, які наголошують, що "впровадження цифрових технологій у транспортній галузі передбачає впровадження нових бізнес-моделей та пропонує численні переваги, такі як покращення обслуговування клієнтів і контроль операцій у преальному часі, підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі" [156, с. 56]. В тому ж фокусуванні наукової уваги Н. Б. Ільченко та А. В. Кулік обґрунтовують необхідність під час трансформації національної економічної моделі розвитку транспортної системи розробити інтелектуальну, модернізовану та повністю взаємопов'язану транспортну й енергетичну інфраструктуру, повністю використовувати інформаційно-комунікаційні технології. Транспортні та логістичні мережі мають сприяти ефективному доступу промислових виробників усього Євросоюзу до єдиного ринку та міжнародного ринку за його

межами [66, с. 48].

В. В. Титар здійснив системний аналіз транспортної системи національної економіки [174, с. 167-172]. О. А. Шиба висвітлив особливості еволюції наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання [201, с. 96-102]. Соціально-економічні ознаки сучасної парадигми управління транспортною системою міст характеризують М. К. Сухонос та Є. В. Водовоз [173, с. 19-24].

О. Є. Соколова здійснила аналіз динаміки експорту та імпорту товарів України за видами транспортування та встановила, що однією з ключових проблем низької конкурентоспроможності українських перевізників-експортерів на міжнародних ринках є невідповідність транспортного парку та ланцюгів постачання сучасним екологічним вимогам. Для формування сталої транспортної системи України дослідниця пропонує активізувати роботу з розвитку контейнерних перевезень вантажів, як найекономічнішого, надійного та екологічного способу транспортування [165, с. 117-125]. І. П. Андрушків здійснив аналіз рентабельності за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" за 2015–2020 рр. та прийшов до висновку щодо переважно збиткового характеру фінансових результатів діяльності українських транспортних підприємств в зазначений період [2, с. 208-209].

П. А. Овчар осмислює незадовільний стан використання коштів новоутвореного Державного дорожнього фонду в областях України, та визначає, що основними проблемами в цьому є неготовність державних службовців райдержадміністрацій та органів місцевого самоврядування до використання коштів, відсутність досвіду об'єднаних територіальних громад, суб'єктивний інтерес до пролонгування терміну перебування коштів на депозитних рахунках з метою отримання прибутків, брак добросовісних підрядників з належною кваліфікацією кадрів, відсутність бачення пріоритетності відновлення автомобільних доріг на місцях [122, с. 138-148].

Міжнародний кластер об'єднує науковців, що висвітлюють основні

тенденції та позитивні приклади державного регулювання й публічної політики розвитку транспортної галузі в розвинених країнах світу, проводять пошуки можливостей адаптації кращого зарубіжного досвіду в Україні. Так, Р. М. Хайнас характеризує теоретико-методологічні аспекти міжнародного регулювання розвитку та функціонування транспортної системи [185]; В. В. Кокорєв подає детальний аналіз закордонного досвіду державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури [78]; Р. Є. Прокоп'єв описує основні міжнародні стандарти у сфері праці працівників транспорту [145, с. 257-266]; О. С. Дубицький, В. І. Бодак, Н. Г. Куць та Ю. В. Булік розкривають проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку транспортних послуг [39, с. 309]. Х. М. Притула, Я. Я. Калат та І. М. Кирик досліджують еволюцію Пан'європейської транспортної політики, в рамках якої було сформовано концепцію створення транспортних коридорів та навели характеристику чотирьох Пан'європейських транспортних коридорів, які проходять територією України. Проведений авторами аналіз інституційно-правового забезпечення створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні дав змогу запропонувати заходи з його вдосконалення та розвитку [131].

В. О. Новак, О. М. Кириленко, К. М. Разумова та В. В. Ігнатюк здійснили огляд сучасної світової організації міжнародних перевезень вантажів основними видами транспорту й визначили основні проблеми у сфері транзитних залізничних вантажних перевезень, до яких віднесли: подолання зовнішніх факторів, які негативно впливають, тобто політичної та соціальної нестабільності; поліпшення якісних характеристик вітчизняних товарів; створення державної довгострокової концепції та політики дій в галузі відновлення зовнішніх зв'язків та його регулювання; підвищення якості продукції та зниження рівня інфляції в українській економіці [115, с. 75].

Професор Львівської політехніки О. Б. Мних на основі узагальнення світового і вітчизняного досвіду подає змістовну характеристику збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації економіки і

зміни конкурентного середовища. Визначаючи актуальні проблеми забезпечення сумісності цифрових технологій господарюючих структур залізничного транспорту та інформаційної взаємодії він пропонує загальну економічну модель управління збалансованим розвитком підприємств в умовах цифровізації економіки в контексті світових технологічних та ринкових трендів розвитку залізничного транспорту [110, с. 135-146].

І. М. Барбір дослідив можливості імплементації в Україні передового зарубіжного досвіду публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури та зробив висновок, що зарубіжні держави накопичили колосальний досвід у сфері застосування механізмів реалізації державно-приватного партнерства та чітко розуміють, що приватний і публічний сектори мають унікальні можливості, завдяки яким вони досягають переваги у сфері надання послуг населенню. Водночас автор наголосив, що "в Україні не зафіксовано випадків успішного залучення приватних інвестицій на засадах державно-приватного партнерства до реалізації стратегічно важливих соціально-гуманітарних проєктів, більшість таких проєктів безсистемно впроваджувалися і мали поодинокий характер" [5, с. 50].

Л. Гнесь наводить цікавий приклад Нідерландів та Ізраїлю в тому, як мережа доріг місцевого значення сприяє розвитку хутірських поселень та малих фермерських господарств. Автор концентрує увагу на тому, що "у цих країнах структурній мережі доріг підпорядковуються новостворені сільські та хутірські поселення й мережа доріг тут є тим «каркасом», на який нанизується вся інша «тканина» забудови поселення, рекреаційних, виробничих зон тощо. А це у свою чергу спонукає до економічного, соціального та містобудівного розвитку територій. Зазвичай на таких територіях широко представлений агротуризм, розгалужена мережа сфери обслуговування, тощо. Внаслідок цього зростатиме навантаження на туристичні ареали розташовані у зоні впливу автодоріг, що у свою чергу сприятиме інтенсивнішому розвитку туристичних дестинацій. Унаслідок формування мереж інтенсивніше розвиваються території" [21, с. 128].

Логістичний кластер фокусує наукову увагу на такій важливій

інфраструктурній складовій транспортної системи світу як логістичні транспортні коридори та логістика здійснення транспортних перевезень. В такому контексті С. М. Бортник доводить, що нові парадигми економічного розвитку обумовлюють необхідність якісних змін і розвитку логістики в Україні, насамперед Сучасна логістична інфраструктура, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту, разом із запровадженням ефективної системи державного превентивного управління забезпечать основу для розвитку і функціонального зростання національної транспортної системи України. Саме тому, на думку автора, "створення конкурентоспроможної і ефективної транспортної системи, розвиток і належне інвестування транспортно-логістичної інфраструктури в країні має стати державним пріоритетом. Інноваційний розвиток транспортної галузі і глобальні інвестиційні проекти є очевидною необхідністю для України" [12, с. 150]. У розвиток даної тези Н. В. Гриценко та Д. С. Козодой стверджують, що "зважаючи на сучасне економіко-географічне положення України розвиток транспортної логістики можливий шляхом чіткої стратегічної цілі розвитку інтегрованого транспортно-логістичної системи за рахунок транзитного потенціалу країни та участі України у міжнародних транспортно-логістичних проектах" [24, с. 83].

Т. А. Ковтун, Д. К. Ковтун та Т. М. Смокова подають аналітичний огляд транзитного потенціалу України та транспортно-логістичної системи країни в глобальному середовищі в контексті світового досвіду створення і функціонування транспортно-логістичних центрів як елементів транспортно-логістичної системи. Автори визначають основні характеристики транспортно-логістичного центру, його місце в транспортно-логістичній системі та цілі функціонування [74, с. 156]. Так само напрямки напрямки оптимізації та покращення транспортно-логістичної системи за участі різних видів транспорту окреслюють Д. В. Ломотько та О. О. Нестеренко [97, с. 150].

Г. С. Прокудін, О. А. Чупайленко, К. Ю. Гілевська та К. О. Майданик відстоюють ідею створення в Україні логістичних кластерів, які завдяки

полегшенню доступу до постачальників, робочій сили, інформації, технологій, а також стимулювання процесу розвитку і впровадження нововведень дозволяють підприємствам, що входять до такого кластеру стрімкіше і легше досягти головної мети – економічного зростання свого бізнесу через полегшення доступу до постачальників, робочій сили, інформації, технологій, а також стимулювання процесу розвитку і впровадження нововведень [146, с. 275]. Я. Ходова переконує, що для України стратегічним пріоритетом є пришвидшений розвиток цифрової платформи транспортно-логістичного комплексу, оскільки цифровізація транспортно-логістичного комплексу скорочує тимчасові, трудові, фінансові втрати, пов'язані з пошуком даних для формування оптимальних логістичних схем на основі ефективного моделювання горизонтальних виробничо-економічних і торговельно-економічних зв'язків між різними організаціями. Ключовими напрямки цифрових трансформацій в логістичній сфері дослідниця називає: цифровізацію, цифрові технології, цифрові платформи, цифрові двійники, інтернет-речей, електронну митницю, електронну комерцію [190, с. 45].

Стратегічні орієнтири функціонування та розвитку портових терміналів як складової транспортної інфраструктури мультимодальних перевезень визначають О. В. Шкуренко, В. А. Будник та М. Є. Перепічко. Дослідники визначають чинники, що впливають на ефективність діяльності морських портових терміналів та окреслюють стратегічні орієнтири збалансованого розвитку й ефективного використання портових потужностей. Автор переконують, що "розвиток контейнерних морських перевезень є ключовим чинником підвищення ефективності світової торгівлі, удосконалення управління ланцюгами поставок у світовому масштабі, але потребує значних інвестицій у формування відповідної логістичної інфраструктури. Контейнерні термінали відіграють важливу роль в розвитку транспортної галузі і економіки в цілому. Від рівня конкурентоспроможності контейнерних терміналів залежить місце України на світовому ринку транспортних послуг" [202, с. 149].

Кластер інноваційності та стратегічних перспектив сконцентровано на

інноваційних інструментах і технологіях подальшого розвитку транспортної системи й транспортної галузі України, ролі держави та органів державного управління в стимулюванні пошуків інноваційного розвитку галузі й повноцінного використання транзитного потенціалу нашої країни на основі широкого запровадження інформаційно-комунікаційних систем, GPS-навігації, автоматизації транспорту та запровадженні штучного інтелекту в процесах організації і здійснення транспортних перевезень.

Зокрема Л. С. Козак та О. В. Федорук вважають нагальним створення в Україні ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу, оскільки існуюча транспортна система України "має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав — членів ЄС та інших розвинутих держав світу. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтероперабельності та загальне технологічне відставання"[75, с. 55].

О. І. Дмитрієва відстоює необхідність формування для України нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури [34, с. 33-34] та на основі врахування головних світових тенденцій й глобалізаційних процесів виокремлює чотири основних напрями інноваційного розвитку для транспортної інфраструктури України: кластеризація, інтеграція, діджиталізація та екологізація [32, с. 55]. Такої ж позиції дотримуються Н. Є. Каличева та Ю. О. Чугуєв, які стверджують, що "Україні необхідно змінити наявну систему логістичного забезпечення шляхом формування стратегії екологічної мобільності, що дозволить виробити дорожню карту виведення транспортної системи на шлях формування сталого

та безпечного перевізного процесу" [68, с. 115].

Ю. М. Попова окреслює низку стратегічних напрямів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури та повноцінне використання транзитного потенціалу України на основі запровадження сучасних інноваційних рішень та цифрових технологій, які здатні поєднати експлуатацію та розвиток і обслуговування інфраструктури (використання роботизованих і дистанційно керованих вантажно-розвантажувальних систем; Інтернету речей, що дозволить оптимізувати процеси маршрутизації та досягти раціоналізації управління рухом транспорту; технології блокчейн, що дозволить оптимізувати час та витрати на оформлення вантажів та їх доставку) [128, с. 163].

Близькі до зазначених основні перспективні напрями державної політики, спрямовані на розвиток транспортної галузі та повноцінне використання її потенціалу для соціально-економічного розвитку країни виокремлює й М. В. Галькевич. До ключових векторів державної політики, спрямованих на інноваційний розвиток транспортної галузі він відносить: поліпшення організації перевезень та збільшення транзитних потоків; вдосконалення діючого законодавства та його гармонізація з міжнародними нормами; активізація внутрішніх та міжнародних мультимодальних перевезень; запровадження інноваційних технологій перевезення вантажів; використання сучасних інформаційних технологій (відповідного програмного забезпечення, систем супутникового зв'язку та навігаційних систем) тощо [20, с. 91-92].

Свої концептуальні аспекти стратегії інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи України пропонують С. О. Машканцева та К. С. Омельчук, які обґрунтовують, що визначальним фактором, здатним вивести транспорту галузь із кризи на технікотехнологічний рівень розвинених країн, є інноваційний розвиток та активне впровадження інноваційних процесів. Автори визначають необхідність прискореного переходу на модель інноваційно-інвестиційного розвитку, у якій розробку та впровадження інновацій стимульовано достатнім інвестиційним забезпеченням. При цьому стратегія інноваційного розвитку транспортної системи з урахуванням

регіональних характеристик має бути спрямована на самодостатній розвиток господарюючих суб'єктів, ефективне використання наявного ресурсного потенціалу, підвищення якості життя населення [106, с. 96-105].

Кластер конкретизації за родом транспорту фіксує наукові публікації, присвячені тим чи іншим аспектам функціонування й розвитку окремих конкретних підсистем транспортної галузі, зокрема, водного, автомобільного та залізничного транспорту, транспортної інфраструктури тощо.

Зокрема, Д. Санжаревський окреслює пріоритети та характеризує потенційні драйвери розвитку логістичного потенціалу водного транспорту України у контексті геоекономічних змін [162, с. 160-164]. В. О. Степаненко у своїй дисертаційній роботі на прикладі морської транспортної інфраструктури розглядає проблематику забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Дослідник пропонує авторську "конфігурацію стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, яка ґрунтується на виділенні чотирьох стратегічних векторів: удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування морської транспортної інфраструктури; оптимізація розвитку морської транспортної інфраструктури України; покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності; забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури" [168, с. 5].

С. І. Павлюк та Я. О. Самолевський розглядають історію становлення річкового транспорту та визначають, що Україна володіє значним потенціалом для зростання обсягів вантажоперевезень як в межах країни, так і за кордон. Автори переконані, що "майбутнє річкового транспорту в Україні може бути досить оптимістичним завдяки створенню відповідного інфраструктурного та інституціонального забезпечення. Це стосується, насамперед, підвищення пропускної здатності водних шляхів та створення достатньої кількості інфраструктурних об'єктів, спроможних надавати комплексні логістичні послуги. Крім того, з огляду на те, що в світі все більша увага приділяється

проблемам навколишнього середовища, у разі диверсифікації вантажних перевезень, роль річкового транспорту стане провідною" [125, с. 197].

С. В. Романчук наголошує, що річковий транспорт України має значний потенціал і певні переваги, які полягають в тому, що внутрішні річкові шляхи нашої країни мають прямий зв'язок з міжнародними морськими терміналами та портами. Відповідно, реалізація потенціалу річкових перевезень дозволить урізноманітнити та розширити експортні можливості всієї транспортної системи України [158, с. 159].

Сучасний стан розвитку транспортної інфраструктури України вивчають Т. А. Репіч та А. М. Булеховець [155, с. 69-74]; управління ринком транспортних послуг, уразливості та загрози в сфері транспорту та транспортної інфраструктури досліджує О. С. Ігнатенко [247], проблеми сталого розвитку підприємств галузі автомобільного транспорту досліджують В. Ровенська та Г. Красножон [157, с. 45-53]; Сценарії сталого розвитку транспортних систем міст з автомобіле-орієнтованою мобільністю розробляють О. В. Россолов та С. Е. Лифенко [159, с. 221-231].

Варто зауважити, що з огляду на місце і роль залізничного транспорту в транспортній системі України (в структурі вантажоперевезень в Україні залізниця займає найбільшу частку), переважна більшість наукових публікацій в межах даного кластеру стосується саме цього виду транспорту. Зокрема, на особливому значенні залізничного транспорту наполягають Г. І. Купалова Н. В. Гончаренко, Н. О. Коренєва, Д. К. Маліновська та С. М. Верхоглядів, які зазначають, що "від залізничного транспорту залежить розвиток таких галузей як сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна промисловість, будівництво, оборона" [86, с. 37-44]. О. Г. Кірдіна та О. Д. Стешенко окреслюють пріоритетні вектори реалізації інноваційних перетворень на залізничному транспорті України [70, с. 159-166]; О. В. Орловська аналізує основні проблеми інтеграції залізничного транспорту України в Європейську транспортну мережу [123, с. 67-68]. Взаємозв'язок пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей-цінностей

соціально-економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва розкривають науковці Державного університету залізничного транспорту М. В. Корінь, М. В. Кондратюк, І. М. Войтов та К. В. Король [79, с. 33-43]; сучасний стан та тенденції розвитку підприємств залізничного транспорту розкриває Г. В. Обруч, який вказує на критичне скорочення їх економічного потенціалу і поступову втрату технічної спроможності повноцінно задовольняти вимоги споживачів до транспортних послуг. Автор вважає, що такого роду тенденції свідчать про комплексний характер проблем розвитку підприємств залізничного транспорту, розбалансованість діючої системи управління галуззю і її неспроможність забезпечити стабілізацію діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту [118, с. 179-185].

Основні напрямки інноваційної трансформації провідного залізничного монополіста України – акціонерного товариства "Укрзалізниця" та ключові напрямки стратегії його розвитку визначають Т. М. Юсупова та Н. О. Гонтар. На думку цих дослідників стратегічно важливими напрямками розвитку "Укрзалізниці" є насамперед організація перевезень, оновлення парку та забезпечення безпеки руху [205, с. 203]. У свою чергу Г. В. Обруч зазначає, що "часта зміна керівництва АТ "Укрзалізниця" і пріоритетів його розвитку, гальмування необхідних реформаційних змін, непослідовність і безсистемність політики розвитку залізничного транспорту призвели до технічної деградації підприємства і зниження його пропускної та провізної спроможності, спричинили катастрофічне погіршення якості послуг та втрату частки ринку вантажних перевезень на користь інших видів транспорту" [119, с. 136].

Кластер функціонування транспортної галузі в умовах війни містить публікації, які розкривають особливості функціонування транспортної інфраструктури та транспортної галузі в умовах війни та повоєнного відновлення. Зокрема основні виклики воєнного часу та перспективи розвитку транспортної логістики й в цілому транспортного комплексу України в умовах війни Н. І. Михайлик [108, с. 163-172] та О. М. Лук'янова [98, с. 42-50]. І. Е. Линник здійснила аналіз втрат транспортної інфраструктури України внаслідок російської

агресії [94, с. 159].

Т. П. Лучникова, І. В. Тарновська та Є. В. Воробйов дослідили таку актуальну проблему, як адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. Автори підкреслили, що, "незважаючи на великі руйнування транспортної інфраструктури, постійно відбувається робота над відновленням і відкриттям нових логістичних хабів задля підтримки національної економіки та відновлення статусу експортної держави. Проведене дослідження показує, що за сучасних кризових умов господарювання, викликаних військовою агресією росії, транспортні підприємства України змогли швидко відреагувати та адаптуватись до воєнних умов, зуміли швидко знайти резерви відновлення та підтримки безперебійної роботи, завдяки чому національна економіка змогла вистояти, а Україна – зберегти статус експортної держави, щоб і надалі бути гарантом продовольчої безпеки багатьох країн світу" [99, с. 116-122].

Концептуальну модель оперативного управління транспортною системою України з урахуванням безпеки її функціонування в умовах воєнного стану розробляють О. О. Налобіна, О. З. Бундза, М. В. Голотюк та А. В. Шимко [112, с. 177-186]. Своєю чергою Л. А. Горошкова, А. В. Бакурова, О. М. Сумець, В. М. Триснюк та В. О. Шумейко на основі математичного моделювання транспортно-логістичної інфраструктури для повоєнного відновлення України обґрунтовують, що в умовах воєнного стану, окупації морського простору, руйнування значної кількості інфраструктури країни, з метою забезпечення національної безпеки та сталого функціонування економіки України існує необхідність створення мережевої моделі транспортної логістики з використанням судноплавних внутрішніх водних шляхів [22, с. 154].

Н. Г. Челядінова та О. В. Семенцова пропонують нові рішення щодо удосконалення системи логістичного управління на транспортних підприємствах України в умовах воєнного стану та повоєнної розбудови, зокрема наголошуючи на тому, що "оптимізація системи логістичного управління на транспортних підприємствах має бути спрямована на інтеграцію учасників системи вантажопотоків на основі встановлення між ними взаємовигідних партнерських

відносин при одночасному забезпеченні їх зацікавленості в кінцевому результаті [193, с. 227-228]. Аналогічні підходи до розвитку транспортно-логістичної системи та реіндустріалізації як основних компонентів стратегії відновлення приморського регіону України у повоєнний період відстоюють В. А. Ємець та В. Ю. Уманців [41, с. 71-77].

Л. В. Марценюк та А. О. Сидорчук виокремлюють напрями реалізації цілей сталого розвитку України у залізничному транспорті та розкривають можливості їх адаптації до умов воєнного стану [103, с. 159].

Н. Г. Куць та І. О. Павлова відстоюють думку, що "у повоєнній Україні транспортно-митна логістика в міжнародних перевезеннях відіграватиме вирішальну роль у відновленні економіки, нарощуванні зовнішньоекономічної активності та інтеграції в глобальні ринки, враховуючи нові умови, відбудову інфраструктури, змінені торгівельні маршрути та підвищені вимоги до безпеки" [92, с. 134].

Таким чином проведений в даному підрозділі джерельний аналіз наукових публікацій з проблематики державного регулювання й управління в сфері транспорту та транспортної інфраструктури, відповідної державної політики надав змогу узагальнити й систематизувати актуальні наукові підходи українських науковців, фахівців і експертів щодо сучасного стану та перспектив подальшого розвитку транспортної галузі України, як системотворчої інфраструктури національної економіки та потенціального драйверу нашого євроінтеграційного курсу.

1.2 Державна політика розвитку транспортної інфраструктури та транспортної галузі: категоріально-понятійний аналіз

Євроатлантичний стратегічний курс подальшого розвитку України передбачає всебічну інтеграцію в загальносвітовий та європейський економічний, соціально-політичний та науково-освітній простір, що, на обумовлює й необхідність "наукової інтеграції, опанування та залучення до

вітчизняного наукового дискурсу методології та категоріального апарату політичних і державно-управлінських наук" [149, с. 29], адже в українському науковому дискурсі різними дослідниками для визначення різних явищ та процесів доволі часто використовуються наближені поняття з різним авторським трактуванням, або ж для визначення тих самих явищ використовують різні поняття й визначення, що, за Ю. Шайгородським може бути наслідком "хаотичного стану категоріально-понятійних і методологічних пошуків..." [198, с. 127] в українській науці та впливає на незадовільне теоретико-методологічне обґрунтування державно-управлінських рішень і державної політики, чим підсилює й без того кризовий характер процесів українського публічного врядування та низьку ефективність органів державної влади нашої країни в реалізації основних функцій і завдань.

Відтак категорійна коректність і точність використання науково-понятійного апарату має принципове значення з огляду на необхідність досягнення рівня стратегічного та операціонального обґрунтування процесів підготовки, ухвалення та реалізації державно-управлінських рішень в усіх сферах життєдіяльності держави. Саме тому для вітчизняних дослідників і науковців є важливим визначення, уточнення та певна операціоналізація найбільш загальних категорій термінологічного апарату політичної та державно-управлінської сфер [149, с. 30], що й становитиме мету даного підрозділу.

Виконання поставленого завдання розпочнемо з унаочнення категоріального ряду понять, пов'язаних з державним регулюванням і державною політикою розвитку транспортної інфраструктури та транспортної галузі, для чого наукові публікації проведеного в попередньому підрозділі джерельного аналізу ми піддали програмній обробці на інтернет-сервісі "Wordcloud", який дозволяє згенерувати "Хмарку тегів" (Рис. 1.1.) – "візуальне подання списку категорій (або тегів, також званих мітками, ярликами, ключовими словами, тощо), де важливість кожного слова позначається розміром шрифту та/або кольором. Таке уявлення зручно для швидкого сприйняття термінів і для їх розподілу за популярністю

щодо один одного" [189].



Рис. 1.1. "Хмарка тегів" проблематики державного регулювання і державної політики розвитку транспортної галузі України

Джерело: розроблено автором з використанням програмного забезпечення "Wordcloud" (<https://www.wordclouds.com/>)

Відповідно до обраних предмету та об'єкту дисертації головними понятійними одиницями нашого дослідження є державна політика та транспортна галузь України. Державна політика як соціально-політичне явище в енциклопедії державного управління визначається як "напрямок дій або утримання від них, обраний органами державної влади для розв'язування певної проблеми або сукупності взаємопов'язаних проблем. Державна політика є засобом, що дозволяє державі досягнути певної мети в конкретній області, використовуючи правові, економічні, адміністративні методи впливу,

спираючись на ресурси, які є в розпорядженні державних виконавчих органів. Державну політику проголошують вищі органи державної влади, а здійснює вся система державного управління" [4, с. 122].

Ключовими суб'єктами державної політики є органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, а їхня діяльність з реалізації державної політики може відбуватися у вигляді або державного управління, або ж державного регулювання. Зважаючи на усталене, майже аксіоматичне повсюдне розуміння змісту й характеру понять "органи державної влади", "органи місцевого самоврядування", "органи публічного врядування", не будемо детально їх розкривати, зафіксуємо лише загальне їх взаємовідношення, відповідно до якого поняття "органи публічного врядування" поєднує в собі одночасно "органи державної влади" (центральні органи державної виконавчої влади, обласні та районні державні адміністрації), а також "органи місцевого самоврядування" (обласні, районні та місцеві ради), що у своїй сукупності становлять систему публічного врядування країни на державному та самоврядному регіональному рівні.

Проте в контексті даного дослідження вважаємо за доцільне коротко визначитися зі співвідношенням понять "державне управління" та "державне регулювання". Так, державне управління являє собою законну, адміністративно-виконавчу та розпорядчу діяльність відповідних органів виконавчої влади, зі здійснення покладених на них функцій управління, необхідних для регулювання економічним розвитком країни в цілому та окремих галузей (наприклад транспорту) зокрема. У свою чергу державне регулювання не передбачає безпосереднього втручання виконавчих органів системи публічного врядування у функціонування тієї чи іншої галузі. Сферою такого регулювання "є різні види відносин, насамперед економічні, до складу яких відноситься і транспорт" [101]. Його головною метою є створення умов для динамічного, збалансованого соціально-політичного та економічного розвитку України.

Таким чином державне регулювання становить собою сукупність засобів,

інструментів та важелів, за допомогою яких уповноважені органи держави впливають на процес функціонування тих, чи інших сфер суспільного життя, на основі норм законодавства та в межах своїх повноважень встановлюючи обов'язкові для виконання вимоги до підприємств і громадян, які можуть мати характер нормативно-правових актів, формальних і неформальних приписів, правил та процедур.

Другим ключовим елементом категоріально-понятійного інструментарію нашого дослідження є сімейство дефініцій та визначень, безпосередньо пов'язаних з транспортом і транспортною галуззю. В їх визначеннях спиратимемося на актуальний доробок українських науковців.

Так, за твердженням Н. Б. Савіної та О. П. Криворучко "транспорт – це "специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва й сфери обслуговування, яка забезпечує потреби населення й господарства з усіх видів перевезення" [160, с. 275]. У свою чергу О. О. Ляшенко надає близьку трактовку поняття "транспорт" як "комплексної галузі народного господарства, покликаної забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки економічної сфери і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях" [101]. Більш конкретизоване визначення власне транспортної системи надають В. М. Чижик та В. М. Мосьпан, які визначають транспортну галузь як сукупність всіх видів транспорту й відповідної транспортної інфраструктури, які забезпечують внутрішні та зовнішні перевезення пасажирів і вантажів, а також сприяють розвитку інших галузей економіки [195, с. 282]. Так, в цілому транспортна галузь виступає "інтегратором взаємопов'язаних галузей, що створює єдину транспортно-логістичну систему, яка повинна відповідати вимогам суспільного розвитку та забезпечувати ефективне переміщення пасажирів і вантажів" [74, с. 156].

Як бачимо, головними призначенням транспорту науковці зазначають задоволення потреб населення та народного господарства у різного роду перевезеннях – вантажних та пасажирських. Таке забезпечення потреб за визначенням Н. М. Бондаря та В. В. Біліченко "передбачає тісну взаємодію усіх видів транспорту, що призводить до формування відповідних тісних

взаємозв'язків та утворення єдиної транспортної системи країни, розвиток якої відбувається у взаємодії з розвитком господарського комплексу країни" [9, с. 12]. В такому ракурсі транспортна система постає найбільш всеосяжним поняттям, що включає всі інші понятійні ланцюжки, пов'язані з транспортом. В понятійному плані власне під транспортною системою Н. Б. Ільченко та А. В. Кулик розуміють "систему взаємопов'язаних складових (споживачі та персонал, які задіяні в транспортному процесі; інфраструктура; транспортні засоби тощо), яка призначена для вантажоперевезення та пасажироперевезення" [66, с. 43]. Офіційний склад транспортної системи України міститься в ст. 21 Закону України "Про транспорт", згідно з яким єдину транспортну систему України складають такі види транспорту:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, а також міський електротранспорт, зокрема метрополітен), завданням якого є забезпечення зв'язку між окремими галузями економіки, регіонами, виробництвом і споживачами (за своїм значенням та масштабами використання в транспортній системі України транспорту загального користування належить провідне місце);

- промисловий залізничний транспорт, що обслуговує, як правило, виробничі процеси на підприємствах (технологічні перевезення, вантажні та складські операції);

- відомчий транспорт;

- трубопровідний транспорт;

- шляхи сполучення загального користування [143].

І. В. Поліщук та В. К. Благодатова зазначають, що "складовою транспортної системи будь-якої країни є транспортна інфраструктура, яку можна визначити як "сукупність об'єктів (підприємств, організацій), шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, що забезпечує роботу транспорту та задовольняє потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів" [127, с. 15]. Є. Федорчук розширює дану дефініцію: "Транспортний комплекс – це сукупність основних виробничих

об'єктів (транспортних засобів) всіх видів транспорту та забезпечення їх матеріальних і нематеріальних об'єктів (транспортної інфраструктури). В той же час транспортна інфраструктура являє собою частину сфери транспортного виробництва, яка сприяє отриманню його кінцевої продукції – транспортних послуг, і відноситься до спеціальної інфраструктури ринку" [182, с. 140].

Так ланцюжок категоріально-понятійного апарату вводить поняття транспортної інфраструктури, що за твердженням Т. Ю Чаркіної, В. О Задой та О. А. Юрчика, являє собою "сукупність усіх транспортних шляхів, транспортних вузлів і споруд, що забезпечують перевезення пасажирів і вантажів. Вона є стратегічною складовою економічної системи країни, сприяє розвитку бізнесу, торгівлі та міжнародної співпраці" [192, с. 6]. Близьке поняття наводить О. І. Дмитрієва, за якою "транспортна інфраструктура являє собою економічно збалансовану сукупність елементів загальної інфраструктури (мереж шляхів та об'єктів транспортного сервісу), що забезпечує функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (морський, річковий, автомобільний, залізничний, повітряний, міський, трубопровідний)" [33, с. 53].

Н. Б. Савіна та О. П. Криворучко підкреслюють, що "поняття транспортна інфраструктура доцільно розглядати як різновид інфраструктури, до складу якої відноситься сукупність транспортних шляхів для всіх видів транспорту (автомобільні, залізничні (рейкові), водні, повітряні, трубопроводні) і об'єктів транспортного обслуговування (вокзали, станції, аеропорти, порти, термінали, об'єкти дорожнього обслуговування, логістичні сервіси, станції технічного обслуговування, автозаправні станції), що здійснюють перевезення і (або) забезпечують виконання і обслуговування цих перевезень" [160, с. 275]. У свою чергу за загальним визначенням Т. А. Репіч й А. М. Булеховець поняття "транспортна інфраструктура" – це "сукупність об'єктів, що забезпечують задоволення потреб населення та промисловості у перевезеннях пасажирів та вантажів. До складу транспортної інфраструктури України належить шляхова мережа усіх видів транспорту, об'єкти транспортного сервісу, рухомий склад та транспортно-логістичні підприємства" [155, с. 70].

А. О. Лисенко та Г. С. Онопрієнко в близькому розумінні оперують поняттям "дорожньо-транспортний комплекс", що на їх думку в національному контексті "включає усі види транспорту й відповідні до них транспортно-експедиційні роботи і послуги, а також дорожнє господарство, до складу якого входять підприємства і організації з будівництва й експлуатації автомобільних доріг. Саме ці підприємства підтримують на належному рівні стан дорожньої мережі за регіонами та областями України" [95, с. 20]. О. В. Радченко та О. Г. Кучабський говорять про "транспортний комплекс як "об'єднання інфраструктурних об'єктів, засобів перевезення та організацій, що здійснюють транспортні операції. Він включає дорожню мережу, мости, тунелі, аеропорти та інші об'єкти, необхідні для забезпечення безперервного руху пасажирського і вантажного транспорту" [258, с. 9].

В. О. Степаненко у своїй дисертаційній роботі окремо виділяє поняття «морська транспортна інфраструктура», під яким визначає "сукупність транспортних засобів, колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг, розташованих в межах акваторіально-територіального простору, а також нормативно-правове та ресурсне забезпечення, що виконує адміністративно-комерційні функції (планування, організація, координація, контроль, забезпечення фінансової й господарської діяльності об'єкта усіма ресурсами та технічними засобами), що є запорукою конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни та економіки загалом" [168, с. 3].

Важливою складовою транспортної інфраструктури в розвинених країнах є транспортно-логістичні системи, під якими Х. П. Стельмах розуміє "складну багаторівневу сукупність взаємопов'язаних елементів інфраструктурного значення та об'єктів транспортно-логістичного призначення для забезпечення оптимізації вантажопотоків, перевезення пасажирів та надання різного виду транспортних послуг" [167, с. 18].

В інституціональному плані транспортно-логістична система передбачає формування транспортно-логістичних кластерів, що становлять собою

"сукупність регіональних автотранспортних підприємств, представників підприємств інших видів транспорту, логістичних фірм, ліцензійних складів, органів місцевої влади та науково-дослідних інститутів у формі асоціативного утворення з адекватним фінансуванням внесками учасників, діючою інфраструктурою, сучасними комунікаційними зв'язками, які посилюють взаємодію та переваги в порівнянні з іншими конкурентами, що дозволяє підвищити інвестиційну привабливість та стійкий розвиток регіональної території [146, с. 275]. Таким чином, можемо запропонувати власне бачення поняття транспортно-логістичного кластера як територіально сконцентрованого об'єднання взаємопов'язаних підприємств, організацій та установ, що функціонують та співпрацюють у сфері транспорту й логістики задля підвищення ефективності перевезень, обробки вантажів, управління логістичними потоками з метою підвищення конкурентоспроможності зазначених підприємств та транспортної галузі в цілому.

В найбільш широкому розумінні С. І. Гриценко визначає транспортно-логістичний кластер як "природно взаємозв'язані і взаємозалежні ланки логістичної системи з ключовим статусом транспортного посередника, добровільне об'єднання охоплює транспортні підприємства, логістичних посередників, представників органів місцевої влади, науково-дослідні інститути, громадські об'єднання економістів як інститути громадянського суспільства для формування відповідної політики підтримки переходу до ноосферної економіки і забезпечення консенсусного узгодження інтересів всіх соціальних груп, у процесі ефективного функціонування якого потрібні сучасний рухомий склад, висококваліфіковані трудові ресурси, законодавча база, координаційно-логістичний центр" [25, с. 15]. У свою чергу в даному контексті Т. А. Ковтун, Д. К. Ковтун та Т. М. Смокова вважають найбільш всеохоплюючим поняття "транспортно-логістичний центр", що є "інтеграційним елементом транспортно-логістичної системи, в межах завдань якого концентрується вся діяльність, що відноситься до транспортування, логістики та товаророзподілу тощо з метою організації як національних, так і

міжнародних перевезень, які здійснюються різними операторами на комерційній основі" [74, с. 164]. За визначенням цих науковців транспортно-логістичний центр базується на сформованих Європейською асоціацією транспортно-логістичних центрів принципах та являє собою відповідну "територію, на якій усі види діяльності, пов'язані з транспортуванням, логістикою та дистрибуцією товарів як для національного, так і міжнародного транзиту, здійснюються різними операторами. на території центру мають надаватися державні послуги для користувачів транспортно-логістичного центру. Із метою стимулювання інтермодальних перевезень транспортнологістичний центр повинен мати доступ до якнайбільшої кількості видів транспорту (автомобільного, залізничного, морського, річкового, повітряного та трубопровідного" [73, с. 36].

І. М. Грищенко зазначає, що "транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок" [26, с. 7].

Так в нашому дослідженні з'являються поняття мультимодальних перевезень та пов'язаних з ними міжнародних транспортних коридорів, що становлять собою основу транзитного потенціалу країни. А. М. Новікова транзитний потенціал країни визначає як "спроможність транспортної системи та відповідної інституціональної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне перевезення територією цієї країни транзиту вантажів та пасажирів третіх країн без шкоди для внутрішніх та експортно-імпортних перевезень" та наголошує, що "розвиток транзитного потенціалу України є одним із пріоритетних завдань економіки, адже це передумова економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності не тільки транспорту, а й усієї економіки України" [116, с. 8]. У свою чергу міжнародний транспортний коридор, за В. Захаровим – "це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні

пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам ЄС" [62, с. 71].

В розвиток піднятої проблематики міжнародної складової транспортної галузі держави О. Г. Кухарчик зазначає, що "сучасна логістична практика транспортування пов'язана з усе більшою експансією перевезень, які здійснюються одним експедитором (оператором) з одного диспетчерського центру і за єдиним транспортним документом (мультимодальні, інтермодальні, унімодальні, комбіновані, сегментовані та ін.). Першим правовим джерелом міжнародного рівня, який містить термін "мультимодальне перевезення" і розкриває його сутність є Конвенція ООН 1980 року "Про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів", в якій мультимодальне перевезення визначається як міжнародне перевезення, яке здійснюється двома або більше видами транспорту, організоване оператором, приймаючим на себе відповідальність за перевезення вантажу в цілому, який видає відправнику документ на мультимодальне перевезення, який покриває весь шлях прямування вантажу" [90, с. 160].

Таким чином попередньо розкривши сутність і категоріальний зміст спочатку державної політики, державного управління та регулювання, а потім дефінітивного ряду "транспорт" – "транспортна система" можемо перейти до розгляду безпосередньо форм і механізмів впливу держави на стан і перспективи розвитку транспортної галузі. В цьому відштовхнемося від В. Ровенської та А. Красножон, які зазначають, що "наторощення та раціональне використання транспортного потенціалу країни, забезпечення сталого розвитку автотранспортної системи України відноситься до стратегічних напрямів. Сталий розвиток автотранспорту – це, насамперед, його гармонійний розвиток, що передбачає гармонізацію та поєднання економічного, соціального й екологічного підходів; їх узгодження та перекладна мову конкретних заходів, які є засобами досягнення сталого розвитку транспортної системи – завдання з

великим рівнем складності, оскільки всі його складові повинні бути збалансованими між собою" [157, с. 50]. Власне, в даному визначенні криється основна мета та сутність державної політики розвитку транспортної галузі. Так, С. Матійко місією державної транспортної політики називає сприяння економічному зростанню і підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних та якісних транспортних послуг і перетворення географічних особливостей України в її конкурентну перевагу й наголошує, що "в основу транспортної політики держави покладено принцип розділення завдань державного регулювання галузі і виконання господарських функцій. При цьому держава, обмежуючи свої функції як господарюючого суб'єкта, підвищує ефективність державного регулювання на транспорті, скеровує його на підвищення якості обслуговування і зниження суспільних витрат, пов'язаних з транспортною діяльністю. При безумовних галузевих і регіональних відмінностях в транспортній системі на макрорівні транспорт розглядається як єдиний об'єкт управління. Узгоджений розвиток і організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий системний синергетичний ефект" [104, с. 3].

Державна транспортна політика – за твердженням О. В. Радченко та В. І. Довганя – це комплексна система заходів, спрямованих на створення умов для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, зокрема через удосконалення нормативно-правової бази, регулювання тарифів, забезпечення інноваційного розвитку та залучення інвестицій [150, с. 403], "спрямована на інтеграцію національної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, забезпечення ефективного функціонування транспортного комплексу, підвищення безпеки перевезень та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля" [143].

В зазначеному контексті О. М. Вольська говорить про "якість транспорту", яка маж бути забезпечена в процесі реалізації державної транспортної політики та державного регулювання транспортної галузі, під

яким дослідниця розуміє "організаційно-владну й виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, що здійснюється відповідно до чинного законодавства та за допомогою виконання функцій держави. Державне регулювання транспорту поширюється на такі напрямки, від яких залежить його ефективність: перший – конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; другий – інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; третій – безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; четвертий – безперешкодна мобільність і міжрегіональна інтеграція" [19].

На основі узагальнення й систематизації наведених вище трактувань наукового розуміння сутності й змісту державної транспортної політики можемо запропонувати авторське визначення, відповідно до якого державна транспортна політика являє собою комплексну систему заходів, що охоплює організаційно-владну та виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, спрямовану на створення умов для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази, регулювання тарифів, забезпечення інноваційного розвитку та залучення інвестицій, з метою інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж, підвищення безпеки перевезень та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля. Така політика реалізується через виконання функцій держави, використовуючи спеціально створені механізми нормативно-правового, організаційного, фінансового та технологічного забезпечення функціонування транспортної системи, які об'єднані зворотними зв'язками та визначають порядок, особливості, методи та інструменти цілеспрямованого впливу органів державної влади й місцевого самоврядування на соціально-економічні процеси на національному та регіональному рівнях. Місією державної транспортної політики є сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення шляхом забезпечення доступу до безпечних і якісних транспортних послуг, а також

перетворення географічних особливостей країни на її конкурентну перевагу.

Н. Є. Каличева з позиції правового підходу державне управління та регулювання в сфері транспорту визначає як "регульовану відповідними законами, постановами, актами, нормами, положеннями владну діяльність, котра повинна забезпечити створення умов для продуктивного розвитку всіх видів транспорту, а також не перешкоджання та втручання в їх діяльність, повного забезпечення потреб населення та виробництва в перевезеннях, стимулювання інноваційного, техніко-технологічного розвитку всіх видів транспорту, підвищення їх конкурентоспроможності та ефективності на ринку транспортних послуг" [67, с. 30].

У свою чергу С. О. Машканцева і В. Ю. Степанов визначають державне регулювання транспортною сферою як "створення правомочними зовнішніми і внутрішніми структурами комплексу умов формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, що має високу соціальну значимість" [106; 169]. С. О. Машканцева уточнює, що це передбачає "інституційне регулювання транспортної галузі, яке полягає у формуванні відповідної законодавчо-нормативної бази, створенні та ефективному функціонуванні інституціональних структур, а також розробленні адекватних механізмів. Таким чином, державні установи та державна транспортна політика формують основні інститути, які на основі застосування спеціальних механізмів та інструментів визначають напрями розвитку транспортної галузі. Комплексне та скоординоване інституційне регулювання транспортної галузі визначає ефективність її функціонування на національному та регіональному рівнях" [105, с. 43]. Як бачимо, державна транспортна політика та державне інституційне регулювання транспортної галузі передбачає використання певних механізмів, такі механізми В. Г. Ковальов визначає як систему послідовних етапів, взаємопов'язаних і взаємодіючих структурних елементів – спеціально створених засобів нормативно-правового, організаційного, фінансового,

технологічного забезпечення функціонування транспортної системи, які об'єднані зворотними зв'язками, та визначають порядок, особливості, методи та інструменти цілеспрямованого впливу органів державної влади й місцевого самоврядування (суб'єктів управління) на соціально-економічні процеси на рівні країни та регіонів (об'єкти управління) [71, с. 7].

Одним з найбільш ефективних механізмів такого роду, широко розповсюджених в розвинених країнах є публічно-приватне партнерство в транспортній сфері. Й тут варто відзначити, що у вітчизняній юридичній практиці, публічному та науковому дискурсі дане явище називають дещо інакше, аніж як би це звучало у безпосередньому підстрочному перекладі – не кальковане "публічно-приватне партнерство", а "державно-приватне партнерство". Так було записано Законі України "Про державно-приватне партнерство", ухваленому в 2010 році, де ст. 1 визначає, що "державно-приватне партнерство як співробітництво між державою Україна, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами" [134, с. 525].

Як бачимо, визначення поняття "державно-приватного партнерства" в зазначеному законі має досить загальний характер, а використання цього поняття замість терміну "публічно-приватне партнерство" значною мірою звужує сутність цього явища, що полягає у встановленні довгострокових стратегічних відносин у реалізації суспільно значимих проектів між приватним сектором і публічною владою. На нашу думку в обранні саме такого тлумачення на пострадянському просторі відбилося ментальне сприйняття держави як домінуючого суб'єкта відносин з іншими традиційними секторами (бізнесом та громадянським суспільством).

В умовах євроінтеграційного курсу Україні варто було б провести й

відповідну "декомунізацію" подібних наукових термінів, що несуть експресивне навантаження держави як соціальної домінанти. Процеси децентралізації, розпочаті в нашій державі поступово наближують Україну до Європи, де провідну роль у суспільно-політичному житті відіграють вже не власне державні органи, а саме органи публічного врядування в розумінні рівнозначної ролі як цих органів державної виконавчої влади, так і муніципальних органів, інституцій громадянського суспільства, що приймають участь в розробці та реалізації публічної політики.

Таким чином, у категоріальному плані усталене на Заході словосполучення "Public Private Partnership" є більш широким за своїм трактуванням, аніж його український аналог – "державно-приватне партнерство", оскільки дефініція "public" (публічний), до кола суб'єктів відповідного партнерства відносить не тільки органи державної влади, але й заклади та установи місцевого самоврядування та інституції громадського суспільства – тобто усі соціальні сили, які ставлять за мету досягнення тих чи інших суспільних інтересів. У свою чергу, дефініція "private" (приватний) до кола суб'єктів відповідного партнерства відносить не конкретну приватну особу, а представників бізнесу, господарчого сектору, у розпорядженні яких є фінансові та інші ресурси й головною метою яких є отримання прибутку або збільшення соціального капіталу компанії, її іміджу через участь у соціально значимих проектах.

Саме такий підхід поділяють Н. М. Бондар, В. М. Сукманюк та А. С. Юрченко, на переконання яких "категорія «державно-приватне партнерство» є складною і може розглядатись як:

- 1) невід'ємна частина економічної системи, що являє собою сукупність економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності тощо;
- 2) соціально-економічна система, яка регулюється інституційним середовищем та спрямована на надання суспільству необхідних послуг та продукції;
- 3) суб'єкт господарських відносин, який характеризується виробничо-

господарськими, ресурсними, фінансово-кредитними та соціальними зв'язками;

4) проект, що передбачає наявність цілі, ресурсного забезпечення та обмеження в часі;

5) організаційна структура, що забезпечує реалізацію проекту та досягнення поставленого суспільно важливого завдання;

6) загальна характеристика способу дій, пов'язаних із спільним вирішенням завдань державою і приватним бізнесом;

7) спосіб фінансування суспільно значущого проекту;

8) інструмент реалізації державного управління у стратегічних галузях" [10, с. 37].

Таким чином, проведене в даному підрозділі дослідження дало змогу окреслити логічний ланцюжок взаємозв'язку та взаємозалежностей категоріально-понятійного апарату проблематики формування й реалізації державної транспортної політики, державного управління та регулювання процесів і відносин в транспортній сфері в контексті забезпечення сталого розвитку транспортної галузі країни.

1.3 Теоретичні засади ролі й значення транспорту та транспортної інфраструктури в сталому розвитку держави

Історія людства свідчить, що з того самого моменту, коли близько 6 тисяч років тому було винайдено колесо – праснова транспорту, розпочався справжній динамічний розвиток цивілізації Homo Sapiens, яка отримала надзвичайно важливий інструмент переміщення в просторі осіб і речей в нечуваних до того часу розмірах і обсягах на нечувані до того відстані. Так відбувся перехід до принципово нового періоду цивілізаційного поступу людства – періоду набуття досяжності навколишнього світу через зародження та розвитку транспорту і комунікаційної інфраструктури. Відтак і досі мислителі стверджують, що "за рівнем розвитку транспортної системи держави можна робити висновки щодо її цивілізованості" [175, с. 6].

Поява транспорту спричинила революційні зміни в багатьох сферах життєдіяльності людства – суспільна комунікація вийшла далеко за межі окремих невеличких поселень; розпочалася епоха міжрегіональної торгівлі; розгорнулося будівництво з каменю та інших важких матеріалів; на основі появи технічного мислення виникли нові ремесла та нові типи зброї й військового знаряддя, що створили передумови значних територіальних завоювань. Так від самого свого зародження транспорт вже формував інфраструктурне середовище життєдіяльності людської цивілізації, розширював і усистематизовував ноосферний простір й виступав ключовим елементом подальшого сталого розвитку людства. В контексті такого підходу Н. В. Шандова наголошує, що транспорт відіграє інтегруючу функцію, адже "транспортна система не тільки відіграє ключову роль у географічній доступності територій, але й безпосередньо впливає на підприємницьку діяльність, полегшуючи фізичний доступ на ринок товарів і послуг" [199, с. 209]. При цьому зазначені процеси мають як прямий, так і зворотній характер. З одного боку транспорт і транспортна інфраструктура забезпечують мобільність товарів, ресурсів і населення, внаслідок чого мають значний вплив на функціонування та розвиток економіки й економічних процесів, а з іншого – "економічний розвиток країни є основним фактором формування попиту на товар, що в свою чергу збільшує попит на послуги перевезення". Відповідно, робимо висновок про значний вплив розвитку транспортної інфраструктури на зростання приватної та державної капіталізації, підвищення продуктивності праці, зростання доходів та попиту на товари і послуги [201, с. 100].

Такі науковці як А. П. Лелеченко та І. М. Грищенко доводять, що транспортна система є важливим фактором забезпечення сталого економічного розвитку держави, сприяючи зростанню національного ВВП, створенню нових робочих місць та інтеграції регіонів [26; 93]. Не випадково у світовій програмі "Цілі сталого розвитку" серед ключових соціальних, економічних та екологічних 17-ти цілей, які мають бути досягнуті до 2030 року, важливе місце

займає транспортна галузь і транспортна інфраструктура, які безпосередньо впливають на реалізацію низки цілей сталого розвитку, таких як стійке містобудування, екологічна безпека, доступність послуг і підвищення економічної ефективності регіонів.

Як стверджує А. В. Устименко, "сьогодні стійкий розвиток транспортної інфраструктури є ключовим елементом для досягнення національних та глобальних цілей сталого розвитку і важливою умовою для забезпечення економічного та інклюзивного зростання, соціальної стабільності, підвищення якості життя населення та досягнення сталого розвитку країни в цілому" [180, с. 160].

Погоджуючись з таким визначенням ролі і значення транспорту транспортної інфраструктури в сталому розвитку суспільства Л. Л. Носач та В. В. Коломієць зазначають, що "транспортна система вважається третьою провідною галуззю матеріального виробництва.

Функціонування транспортної системи виступає матеріальною основою в географічному та міжнародному поділу праці. Транспорт необхідний для зв'язку виробництва і споживачів, для задоволення потреб населення в перевезеннях, а також має велике значення для оборонної галузі країни" [117, с. 179].

Дійсно, "історія багатьох країн є прикладом, коли транспорт «ставив на ноги» зруйновану економіку, забезпечуючи цілеспрямований і інтенсивний розвиток її базових галузей. Будуючи автомобільні заводи, США долали кризу Великої депресії. Завдяки розвитку транспорту, на базі нових технологій і будівництва автодоріг, відновлювалася Німеччина та Японія після другої світової війни. Так само Україна має всі підстави розраховувати на унікальне географічне розташування і наявний транспортний потенціал для отримання всіх переваг, в тому числі і порівняно вагомому маржинальному доходу від транзиту та експорту послуг [13, с. 13].

Концепція "Цілей сталого розвитку" фіксує, що в сучасному світі

транспортний сектор є одним із найбільш енергозатратних і екологічно навантажених галузей життєдіяльності суспільства й цей факт актуалізує пошук нових рішень для мінімізації викидів шкідливих речовин та покращення енергоефективності транспортних засобів. Актуальні тенденції останніх десятиліть яскраво свідчать про те, що транспорт є одним із основних джерел викидів парникових газів, що негативно впливає на навколишнє середовище. Тому важливим напрямком є впровадження екологічно чистих технологій, таких як електрифікація транспорту, використання альтернативних джерел енергії та розвиток громадського транспорту.

Відтак особливу увагу зазначена концепція, приділяє впровадженню екологічних технологій у транспортну сферу, насамперед, її адаптації до новітніх енергоощадних технологій, які сприяють зменшенню негативного впливу на довкілля. Зокрема, в рамках концепції "Цілі сталого розвитку" передбачено поступову відмову від двигунів внутрішнього згоряння на дизельному паливі, розширення інфраструктури для електромобілів, а також створення ефективних транспортних мереж і магістралей, що використовують екологічно чисті види транспорту, та оптимізацію транспортної логістики з урахуванням принципів раціонального використання ресурсів.

Не менш важливим в контексті сталого розвитку є соціальний аспект функціонування транспортної галузі, серед основних завдань якої є створення умов для забезпечення доступності освіти, охорони здоров'я та інших соціальних послуг, що є важливим для підвищення якості життя населення. Водночас, розвиток громадського транспорту сприяє зменшенню соціальної нерівності через створення безбар'єрного середовища, здатного забезпечити рівний доступ громадян, зокрема людей з обмеженими можливостями до транспортних послуг незалежно від їх фізичних можливостей.

Варто наголосити, що в умовах геополітичних викликів сьогодення транспортна інфраструктура виступає важливим елементом територіальної цілісності держави, оскільки вона об'єднує регіональні та районні центри, сприяючи їх економічному та соціальному розвитку.

Окрім економічних, екологічних та соціальних аспектів, важливим елементом сталого розвитку є інноваційний потенціал транспортної системи. Відповідно до експертних висновків провідних фахівців транспортної галузі світу в найближчі роки сучасні технології, такі як інтернет речей, штучний інтелект та автоматизація відіграватимуть вирішальну роль у підвищенні ефективності транспорту через її цифрову трансформацію. Наприклад, використання цифрових платформ для управління логістичними потоками дозволяє оптимізувати маршрути, знизити витрати на перевезення та покращити якість послуг [279].

В якості певного узагальнення місця й ролі транспорту та транспортної системи у вирішенні завдань досягнення таких Цілей Сталого Розвитку як "Подолання голоду" (Ціль 2), "Добробут та здоров'я" (Ціль 3), "Гідна праця та економічне зростання" (Ціль 8), "Інфраструктура, промисловість та інновації" (Ціль 9), "Сталий розвиток міст і громад" (Ціль 11) та "Боротьба зі зміною клімату" (Ціль 13) у їх взаємозв'язку з ключовими сферами функціонування та напрямів використання відповідного інструментарію пропонується авторська структурно-функціональна модель включення транспортної галузі в процеси реалізації Цілей Сталого Розвитку (Див. Рис. 1.2).

Як демонструє Рис. 1.2. Така Ціль як "Подолання голоду" передбачає забезпечення сучасних логістичних рішень щодо ефективного постачання продовольства, особливо у важкодоступних регіонах. Ця ціль реалізується, зокрема, в соціальній сфері та сфері екології через поширення транспортно-логістичних коридорів, використання штучного інтелекту в оптимізації транспортної логістики, запровадження заходів щодо поширення мобільності й доступу до транспорту громадян, незалежно від їх місця проживання.

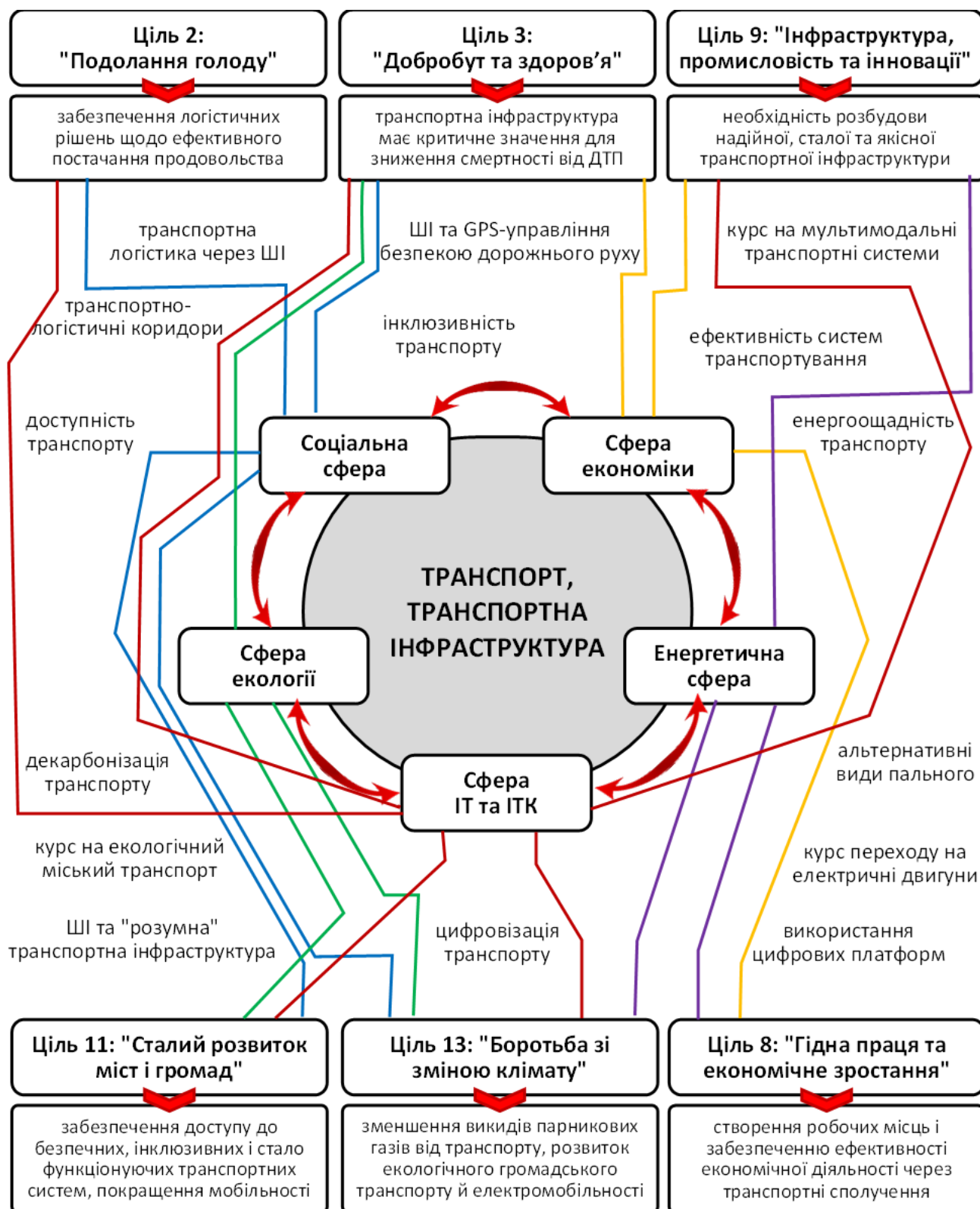


Рис. 1.2. Структурно-функціональна модель включення транспортної галузі в процеси реалізації Цілей Сталого Розвитку

Джерело: розроблено автором

Ціль 3 – "Добробут та здоров'я" наголошує, що транспортна

інфраструктура має критичне значення для зниження смертності від дорожньо-транспортних пригод, а також сприяє покращенню доступу до медичних послуг через ефективні системи перевезень. Ця ціль реалізується в сферах ІТ та ІТК, економіки, а також у соціальній сфері через використання штучного інтелекту та GPS-систем в управлінні безпекою дорожнього руху, забезпечення інклюзивності транспортних засобів, насамперед, міського пасажирського транспорту.

Ціль 8 – "Гідна праця та економічне зростання" закликає до створення робочих місць і забезпечення ефективного функціонування економічної діяльності через транспортні сполучення, що реалізується в економічній та енергетичній сферах через використання цифрових платформ, запровадження курсу на використання альтернативних видів пального та переходу на електричні двигуни транспортних засобів. Ціль 11 – "Сталий розвиток міст і громад" містить завдання щодо забезпечення доступу до безпечних, доступних, інклюзивних і стало функціонуючих транспортних систем, зокрема за рахунок розвитку екологічного громадського транспорту, широкого запровадження штучного інтелекту в управлінні дорожнім рухом "розумною" транспортною інфраструктурою міста що має сприяти покращенню мобільності населення, зменшенню шкідливих викидів та підвищенню якості життя в міських районах. Водночас, у Цілі 13 – "Боротьба зі зміною клімату" підкреслюється необхідність зменшення викидів парникових газів через декарбонізацію транспорту та впровадження низьковуглецевих рішень у сфері мобільності, включаючи розвиток екологічного громадського транспорту, електромобільності та альтернативних видів пального.

У Цілі 9 – "Інфраструктура, промисловість та інновації" зазначено необхідність розбудови надійної, сталої та якісної інфраструктури, включно з транспортною, з метою підтримки економічного розвитку та добробуту населення. З цією метою у сферах економіки, енергетики й ІТ та ІТК особлива увага приділяється ефективності систем транспортування енергоощадності

транспорту й формування мультимодальних транспортних систем, що сприятиме доступності, інтеграції та технологічному прогресу, зокрема для країн, що розвиваються.

Як бачимо, одним з перспективних напрямів сталого розвитку транспорту є інтеграція різних видів транспорту в єдину мультимодальну систему, яка а дозволяє оптимізувати транспортні потоки, знизити витрати на перевезення та забезпечити більш ефективне використання ресурсів. Наприклад, В. В. Ємець та В. Ю. Уманцев, розкриваючи основні компоненти стратегії відновлення Причорноморського регіону України у повоєнний період наголошують на необхідності інтеграції в рамках транспортно-логістичної системи морського, залізничного та автомобільного транспорту для забезпечення ефективного товарообігу [41, с. 74-75]. Така інтеграція є важливим елементом сталого розвитку, оскільки вона дозволяє забезпечити стабільність транспортних потоків та знизити вплив на навколишнє середовище.

В контексті стратегії сталого розвитку роль транспорту як інфраструктурного каналу впливу на економічне зростання відомі науковці П'єр-Рішар Агенор та Бланка Морено-Додсон з Манчестерського університету визначають у формі 8-ми ефектів:

1. Ефект прямої продуктивності (збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП. Транспортна інфраструктура знижує вартість входних факторів у процесі виробництва, що безпосередньо впливає на кінцеву продуктивність.

2. Ефект взаємозамінних елементів (модернізація інфраструктури здатна знижувати витрати виробництва. Підвищення продуктивності інших факторів виробництва, включаючи капітал, робочу силу і сукупну продуктивність).

3. Ефект акумуляції факторів виробництва (стимулювання накопичення інших факторів виробництва).

4. Ефект сукупного попиту (великі інфраструктурні проекти зазвичай супроводжуються масованими інвестиціями в будівництво, а пізніше в ремонт і реконструкцію споруд, викликаючи попит на продукцію суміжних галузей

(металургію, виробництво будівельних матеріалів і конструкцій, хімічну та деревообробну промисловість, сферу послуг тощо).

5. Ефект інструменту промислової політики (держава спонукає до інвестицій представників приватного сектору).

6. Ефект інфраструктурного зростання («Розподіл доходів» покращує перспективи зайнятості і доходів для бідних в результаті зростання в несільськогосподарських галузях економіки, а також підвищення продуктивності як в сільськогосподарському, так і несільськогосподарському секторах. Заохочуючи подальшу економічну діяльність, виробництво і зайнятість збільшує економічний приріст).

7. Ефект суміжних галузей (вплив інфраструктури на зростання досягається ще на початковому будівельному етапі: створюються робочі місця в будівництві та суміжних галузях. Інвестиції в інфраструктуру вимагають обслуговування, що створює робочі місця на довгостроковий період).

8. Ефект масштабу та охоплення (краща транспортна інфраструктура знижує витрати на транспортування і призводить до економії від масштабу і кращого управління) [214, с. 43-44].

Зважаючи на такий всеосяжний вплив транспорту й транспортної інфраструктури на економічні процеси та в цілому на сталий розвиток суспільства і держави, особливу вагу й значення набуває державне регулювання цієї системотворчої галузі. Так, наші співвітчизники В. А. Грабельников та С. М. Домбровська називають 8 причин необхідності такого регулювання за допомогою науково обґрунтованої транспортної політики:

1. Основні операції транспорту слід регулювати в інтересах громадської безпеки (дорожнього руху й екології) і в інтересах національної безпеки оскільки транспортний комплекс у цілому забезпечує економічну єдність країни й відповідає вимогам забезпечення обороноздатності країни.

2. У багатьох випадках транспорт є природною монополією. Природні монополії, особливо на транспорті, зберігають цілісність економічного простору, тому їх варто розглядати як опорні конструкції стабільної і конкурентоспроможної економіки.

3. Найчастіше транспорт сильно схильний до конкурентної боротьби, що зумовлено єдністю економічного простору країни, регіону і, відповідно, транспортного ринку. Це веде до зниження заробітної плати працівників галузі.

4. Соціальні витрати транспорту значні, у зв'язку з чим їх потрібно враховувати і перерозподіляти. Автомобільний транспорт не може існувати без таких елементів, як автомобільні дороги, стоянки тощо. Це зумовлює додаткове фінансування.

5. Транспорт часто вимагає міжнародної взаємодії, що зумовлює потребу державних угод. Ефективне функціонування транспортного комплексу за обсягами і якістю перевезень потребує інтеграції національної транспортної системи до міжнародної та світової транспортної системи.

6. Транспорт разом із системою матеріально-технічного постачання і зв'язку є частиною інфраструктури національної економіки й одночасно стимулятором її розвитку.

7. Транспорт у зв'язку з високим коефіцієнтом перевозу вироблюваних товарів є галуззю, що прогресивно стимулює інфляційні процеси. У зв'язку з цим в умовах нестабільної економічної обстановки потрібен контроль за рівнем тарифів.

8. Транспорт є центральною ланкою при ліквідації надзвичайних ситуацій і відіграє важливу роль у забезпеченні обороноздатності країни [23, с. 102-103].

Слід відзначити, що в теоретико-методологічному плані державна політика регулювання транспортної системи має спиратися на певні наукові та техніко-економічні принципи, насамперед – принцип поєднання економічних та соціальних цілей. Цей принцип передбачає, що транспортна галузь функціонує не тільки і не стільки в економічній площині, але й несе на собі значне соціальне навантаження. З економічної точки зору нерентабельно й збитково утримувати наприклад залізничну станцію в невеличкому містечку, але і соціальному плані закриття такої станції призведе до відривання жителів цього містечка від національного соціуму, неминучої стагнації та занепаду населеного пункту. Тому економічні заходи регулювання транспортної сфери мають корегуватися із заходами, спрямованими на підтримку соціальної

рівноваги у суспільстві, на задоволення соціальних потреб, зокрема потреб у доступному транспортному сполученні. Наступним є принцип поєднання індикативності і директивності, який враховує особливості перехідних економік щодо періодичних проявів кризовості й нестабільності, співіснуванням елементів різнорідних систем управління.

Ще одним важливим принципом державної політики регулювання транспортної системи є принцип програмного управління, доцільність виокремлення якого ґрунтується на необхідності розробки та реалізації програм макроекономічного розвитку щодо регулювання і прогнозування найважливіших пропорцій розвитку транспортної системи країни. Яскравим прикладом застосування цього принципу була запроваджена у 2021 році програма Президента Володимира Зеленського "Велике будівництво", яка значною мірою була сконцентрована саме на розбудові сучасної транспортної інфраструктури нашої держави.

Свій варіант принципів державного регулювання транспортної галузі пропонує О. М. Вольська, згідно з якою це – "принцип правової єдності; принцип реалізації регулювальної функції всіх видів транспорту в держави через органи державної влади; принцип збалансованості бюджетних ресурсів між різними видами транспорту; принцип координації розвитку інфраструктури різних видів транспорту через освіту, транспортну безпеку й обороноздатність країни; принцип узгодженості інтересів і об'єднання зусиль різних рівнів виконавчої влади в розвитку транспортної системи за допомогою регулювання міжвидової конкуренції; принцип побудови єдиного інформаційного простору на транспорті; принцип сприяння з боку державних органів влади розвитку бізнесу та підприємництва у транспортній галузі" [19].

В цілому державна транспортна політика має бути спрямована на досягнення ключових цілей сталого розвитку через комплексний підхід до управління транспортною галуззю на основі її цифровізації та досягнення нового рівня ефективності й конкурентоспроможності на світових транспортно-логістичних ринках. Так, на переконання С. В. Козака, ефективність

транспортної політики визначається не лише розвитком інфраструктури, а й впровадженням цифрових технологій у логістику, транспортне планування та організацію перевезень, оскільки "забезпечення ефективності транспорту завдяки застосуванню цифровізації й інформаційних технологій, допомагає сформувати необхідний потенціал та передбачає вирішення основних задач сьогодення" [77, с. 112].

Агрегування принципів та причин необхідності регулювання транспортної галузі в ході формування та реалізації науково обґрунтованої державної транспортної політики дозволяє виокремити низку ключових функцій держави в цій сфері, а саме:

1. Функція формування та забезпечення цілісності транспортної системи країни, встановлення державного кордону і його захист за допомогою адміністративних (військової сили тощо) та економічних інструментів (митні збори і квоти тощо).

2. Функція забезпечення балансу національного інтересу в цілому та інтересів різних соціальних груп, в тому числі і тих членів суспільства, реалізація інтересів яких за допомогою ринкового механізму через ті або інші причини ускладнена або є неможливою.

3. Функція вироблення "правил гри" у сфері транспортних відносин шляхом установлення правових норм.

4. Інституційна функція, відповідно до якої держава створює інститути, що координують та полегшують кооперацію господарської діяльності на транспорті, а також здійснюють нагляд і контроль за дотриманням "правил гри" і взаємних зобов'язань, узятих на себе учасниками соціально-економічних відносин в транспортній сфері.

5. Функція раціоналізації управлінської діяльності, покликана сприяти мінімізації трансакційних витрат на формування й утримання транспортної інфраструктури та організацію транспортних перевезень.

У свою чергу Н. Є. Каличева до функцій держави в сфері управління транспортним сектором відносить:

"1. Функції відносно експлуатації транспортних засобів:

- створення умов для планомірного та послідовного оновлення рухомого складу в залежності від потреб;
- створення умов для гармонійної взаємодії всіх учасників транспортної системи в процесі надання послуг з перевезення;
- формування графіків руху рухомого складу всіх видів транспорту;
- створення умов для розвитку ремонтних баз із застосуванням інноваційних підходів та технологічних новинок;
- залучення вітчизняних перевізників до міжнародних перевезень не лише на території країни, а й за її межами;
- контроль за техніко-технологічним станом рухомого складу, допомога в його оновленні та осучасненні;
- контроль за проведенням ремонту рухомого складу, особливо закупленого в іноземних партнерів;
- створення умов для залучення вітчизняних підприємств при оновленні, ремонті та модернізації рухомого складу;

2. Функції правового забезпечення перевізного процесу:

- розробка та затвердження відповідно до встановленого порядку Правил перевезень вантажів, технічних умови навантаження та закріплення вантажів, Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти, Правил дорожнього руху, правил надання послуг та інших нормативних актів, які потрібні для забезпечення норм санітарного стану та гігієни, безпеки руху, охорони праці та пожежної безпеки, сертифікації та технічної експлуатації рухомого складу, правил поведінки громадян та забезпечення їх безпеки при здійсненні перевізного процесу;
- затвердження статутів та положень транспортних підприємств, допомога при укладанні угод чи контрактів, розірвання договорів тощо;
- проведення ліцензування діяльності перевізних підприємств;
- представлення вітчизняних транспортників на світовому ринку транспортних послуг;

3. Функції відносно фінансово-економічної діяльності:

- ведення тарифної та цінової політики;
- розробка та формування тарифів;
- інноваційно-інвестиційна діяльність;

4. Функції управління державним майном:

- закріплення за підприємствами, контроль за використанням;
- оновлення та модернізація;

5. Функції соціального розвитку та захисту довкілля:

- створення умов для підготовки кадрів відповідно до потреб транспортної системи та перевізного процесу із врахуванням вимог ринку;
- створення умов для розвитку галузевих програм науково-дослідних проектних і проектно-конструкторських розробок, впровадження в практичну діяльність наукових досягнень та нових технологічних рішень тощо;
- створення безпечних умов праці, забезпечення комфорту та соціального захисту, піклування про довкілля та здоров'я людини, сприяння у покращенні житлових умов тощо;
- впровадження заходів щодо професійного розвитку трудових ресурсів;
- застосування екологобезпечних технологій і матеріалів в перевізному процесі та під час ремонту й створення нової техніки;
- створення умов для мінімізації впливу транспорту на навколишнє середовище, особливо при будівництві нових шляхів сполучення та виробництві нової техніки;

6. Функції адміністративної діяльності:

- створення умов щодо розвитку єдиної транспортної системи нашої країни, участь вітчизняної транспортної системи в міжнародних перевезеннях, сприяння у створенні міжнародних транспортних коридорів;
- сприяння реалізації галузевого співробітництва України з міжнародними партнерами в сфері транспорту;
- проведення заходів щодо профілактики і попередження правопорушень, дотриманням законодавства та міжнародних угод;

- забезпечення національної й оборонної безпеки, збереження комерційних секретів;
- проведення заходів з ліквідації надзвичайних подій: природних лих, аварій, катастроф, тощо" [67, с. 29-39].

Необхідність виміру якості реалізації зазначених принципів та функцій вимагає встановлення відповідних критеріїв ефективності транспортної системи. Такими критеріями Л. Л. Приходченко та В. В. Голинський визнають:

- забезпечення динамічності розвитку галузі, зняття перешкод на шляху цього розвитку;
- забезпечення балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства;
- економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію марнотратства у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг;
- задоволення потреб держави в транспортних послугах при здійсненні ними функцій по забезпеченню суспільної безпеки [132, с. 77].

Нарешті О. М. Вольська пропонує сформулювати місію держави у сфері функціонування й розвитку транспортної системи України, яку вона трактує як "сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг" [XX, с. 148]. На думку дослідниці реалізація цієї місії можлива через досягнення стратегічних цілей на основі використання інформаційної транспортної системи:

1. Розвиток сучасної, розвиненої та ефективної транспортної інфраструктури, що забезпечує прискорення руху потоків пасажирів, руху товару, зниження транспортних витрат в економіці. Це дозволить забезпечити економічне зростання й соціальний розвиток, зміцнення зв'язків між регіонами, підвищення конкурентоспроможності й ефективності інших галузей економіки (насамперед за рахунок зниження рівня транспортних витрат у кінцевій вартості продукції), зростання підприємницької та ділової активності, що безпосередньо впливає на якість життя і рівень соціальної активності

населення.

2. Підвищення доступності послуг транспортного комплексу для населення. Досягнення цієї мети означає задоволення повним обсягом потреб населення з пересування, відсутність дефіциту потужностей, високу пропускну здатність і технічну оснащеність транспортної інфраструктури, ліквідацію обмежень на розвиток наявних та освоєння нових територій, а також підвищення цінової доступності соціально значущих послуг транспорту.

3. Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни, реалізація транзитного потенціалу держави. Досягнення цієї мети в Україні означатиме формування транспортної інфраструктури світового рівня і створення таким чином міцної основи для успішної інтеграції України в світову транспортну систему й перетворення експорту транспортних послуг в одне з найбільших джерел доходів країни.

4. Поліпшення інвестиційного клімату й розвиток ринкових відносин у транспортному комплексі. Досягнення цієї мети означає наявність належним чином підготовлених проектів і механізмів перерозподілу фінансового капіталу в транспортний сектор, наявність законодавчої бази державно-приватного партнерства, визначеність і стійкість планів держави з розвитку об'єктів транспорту [19].

Як вже було зазначено на початку дослідження рівень розвитку транспортної галузі має вирішальний вплив на сталий розвиток усієї економіки та є "однією із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження країн у світове співтовариство" [96, с. 149]. Саме тому Е. М. Деркач наголошує, що "розвиток сучасної транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку вимагає застосування інтегрованого підходу з метою забезпечення балансу інтересів держави, приватного інвестора, суспільства. Державна політика щодо формування національної транспортної моделі має забезпечувати поєднання

потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі конкурентно-партнерських засад під час організації та здійснення перевезень, застосування інноваційних технологій та створення сприятливого інвестиційного клімату задля залучення України у міжнародну логістику доставки товарів у рамках розвитку міжнародних транспортних маршрутів" [28, с. 31].

У відповідності до концепції Сталого розвитку ключовими стратегічними завданнями, які стоять перед європейською транспортною системою та потребують відповідного відображення в українському правовому полі, є такі:

- досягнення Цілей сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй, що у сфері транспорту передбачають створення сталої інфраструктури, стимулювання інновацій, боротьбу зі зміною клімату та його наслідками, глобальне партнерство з метою сталого розвитку тощо (транспорт має стати екологічно відповідальним, інклюзивним, ефективним та економічно стійким);

- досягнення низьких викидів та посилення інноваційних транспортних послуг і технологій, які сприяють декарбонізації транспортної діяльності;

- реалізація логістичного підходу у транспортній діяльності, що потребує врегулювання в законодавстві умов функціонування інтер-, мультимодальних і термінальних систем перевезення вантажів, технології перевезення «від дверей до дверей», сучасних телекомунікаційних систем супроводу вантажоперевезень;

- посилення міжнародної інтегрованості та стійкості транспортних систем в умовах створення єдиного транспортного простору та спільного ринку транспортних послуг;

- забезпечення ефективних, безпечних і конкурентоспроможних транспортних систем, що зменшують викиди діоксиду вуглецю, тощо [196, с. 70].

Зазначене має особливо важливе значення для нашої країни, оскільки Україна має надзвичайно вигідне географічне розташування України – за коефіцієнтом транзитності посідає перше місце в Європі. За визначенням Ю. О. Крихтіної це обумовлює стратегічну необхідність сконцентрувати зусилля держави на створенні розгалуженої мережі транспортної інфраструктури, оскільки "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" [84, с. 429]. Відтак є нагальна необхідність удосконалення й осучаснення державної транспортної політики України, яка має враховувати існуючі тренди та перспективи подальшого розвитку транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

Таким чином можна підсумувати, що концепція "Цілі сталого розвитку" визначає важливу роль транспортної галузі у формуванні сталого майбутнього держави як структуротворчої галузі, що є не лише економічним двигуном, але й ключовим елементом соціального та екологічного прогресу. Для забезпечення сталого розвитку необхідно розвивати інноваційні підходи до управління транспортом, залучати додаткові джерела фінансування та інтегрувати різні види транспорту в єдину систему, спроможну стати ефективним інструментом для забезпечення сталого розвитку держави. Досягнення сталої стійкості транспортної системи можливе лише за умови поєднання сучасних цифрових технологій, державного регулювання та міжнародної співпраці, що у перспективі забезпечить гармонійний розвиток суспільства та глобальної економіки.

Висновки до розділу 1

Проведене у даному розділі дослідження комплексного аналізу ролі та значення транспорту та транспортної інфраструктури в сталому розвитку держави дає підстави для виокремлення наступних положень та узагальнень:

Здійснено систематизацію наукового дискурсу щодо державного регулювання та управління в сфері транспорту та транспортної інфраструктури, а також відповідної державної політики, що дозволило виокремити вісім

взаємопов'язаних кластерів які у своїй сукупності релевантно відображають ключові аспекти проблематики предмету дослідження. Зокрема, визначено, що кластер державного управління та державної політики зосереджується на формах і механізмах публічного регулювання транспортної галузі, зокрема, підкреслюється необхідність формування нової парадигми державного регулювання, яка враховує інноваційний розвиток, цифровізацію та інтеграцію різних видів транспорту. Нормативно-правовий кластер зосереджує увагу на необхідності удосконалення законодавчої бази, гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами та розробки Транспортного кодексу України. Економічний кластер наголошує на ключовій ролі транспортної галузі в економічному розвитку держави, підвищенню рівня життя населення та інтеграції України у світовий економічний простір.

В рамках міжнародного кластеру підкреслюється важливість інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової, розвитку міжнародних транспортних коридорів та підвищення транзитного потенціалу України. Логістичний кластер фокусується на проблематиці розвитку транспортно-логістичної системи, оптимізації вантажопотоків та підвищенні ефективності перевезень, в той час як кластер інноваційності та стратегічних перспектив аналізує інноваційні підходи до розвитку транспортної галузі, такі як інтернет речей, штучний інтелект, блокчейн та автоматизація, здатні суттєво підвищити ефективність транспортної системи та забезпечити її конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Кластер конкретизації за родом транспорту визначає важливість розвитку кожного виду транспорту, оптимізації його функціонування та інтеграції в єдину транспортну систему. У свою чергу кластер державно-приватного партнерства обґрунтовує необхідність створення сприятливого інвестиційного клімату, розробки ефективних механізмів забезпечення прозорості в реалізації інфраструктурних проектів.

Окреслено й охарактеризовано логічний ланцюжок взаємозв'язку основних понять понятійно-категоріального апарату дослідження, пов'язаного з державною політикою, державним управлінням та регулюванням транспортної

галузі, інфраструктури та логістики засвідчив необхідність наукової інтеграції, опанування та залучення до вітчизняного наукового дискурсу західноєвропейської методології та категоріального апарату політичних і публічно-управлінських наук. Визначається, що ключовими поняттями предмету даного дослідження є транспортна галузь, що розглядається як комплексна система, що здійснює державне регулювання суспільно-владних відносин у сфері транспорту і транспортної інфраструктури через відповідні механізми державної транспортної політики; інтегрує в собі всі види транспорту (залізничний, автомобільний, морський, повітряний, трубопровідний тощо) й відповідну інфраструктуру; забезпечує належне й якісне перевезення пасажирів і вантажів; сприяє розвитку інших галузей економіки та відіграє ключову роль у забезпеченні сталого розвитку економіки і держави в цілому.

На основі узагальнення й систематизації існуючих трактувань наукового розуміння сутності й змісту державної транспортної політики запропоновано авторське визначення, відповідно до якого державна транспортна політика являє собою комплексну систему заходів, що охоплює організаційно-владну та виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, спрямовану на створення умов для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, удосконалення нормативно-правової бази, регулювання тарифів, забезпечення інноваційного розвитку та залучення інвестицій, з метою інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж, підвищення безпеки перевезень та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля. Така політика реалізується через виконання функцій держави, використовуючи спеціально створені механізми нормативно-правового, організаційного, фінансового та технологічного забезпечення функціонування транспортної системи, які об'єднані зворотними зв'язками та визначають порядок, особливості, методи та інструменти цілеспрямованого впливу органів державної влади й місцевого самоврядування на соціально-економічні процеси на національному та регіональному рівнях.

Місією державної транспортної політики є сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення шляхом забезпечення доступу до безпечних і якісних транспортних послуг, а також перетворення географічних особливостей країни на її конкурентну перевагу.

Визначено історичний, економічний, соціальний, екологічний та інноваційний аспекти функціонування як транспортної системи в цілому, так і державної транспортної політики та державного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту й транспортної інфраструктури. Зокрема, зазначається, що історичний розвиток транспорту, починаючи з винаходу колеса, свідчить про те, що транспорт став основним інструментом розширення ноосферного простору та забезпечення мобільності товарів, ресурсів і населення, забезпечуючи географічну доступність територій та й стимулюючи підприємницьку діяльність, полегшуючи доступ до ринків товарів і послуг.

Обґрунтовується, що транспортна система як провідна галузь матеріального виробництва, що виступає матеріальною основою географічного та міжнародного поділу праці, має прямий і зворотний зв'язок із економічними процесами, оскільки, з одного боку, вона забезпечує мобільність, що сприяє розвитку економіки, а з іншого – економічний розвиток збільшує попит на транспортні послуги.

Акцентовано увагу на тому, що транспортна галузь відіграє важливу роль у реалізації Цілей сталого розвитку, визначених ООН, зокрема, вона безпосередньо впливає на досягнення таких цілей, як стійке містобудування, екологічна безпека, доступність послуг та підвищення економічної ефективності регіонів. Наголошується, що забезпечення сталого розвитку вимагає формування нової науково обґрунтованої державної транспортної політики, котра поєднує економічні та соціальні цілі, індикативність і директивність, програмне управління та цифровізацію транспортної системи. При цьому держава має виконувати такі функції, як формування цілісності транспортної системи, забезпечення балансу інтересів різних соціальних груп, вироблення правових норм та раціоналізація управлінської діяльності.

На основі узагальнення місця й ролі транспорту та транспортної системи у вирішенні завдань досягнення таких Цілей Сталого Розвитку як "Подолання голоду" (Ціль 2), "Добробут та здоров'я" (Ціль 3), "Гідна праця та економічне зростання" (Ціль 8), "Інфраструктура, промисловість та інновації" (Ціль 9), "Сталий розвиток міст і громад" (Ціль 11) та "Боротьба зі зміною клімату" (Ціль 13) у їх взаємозв'язку з ключовими сферами функціонування та напрямів використання відповідного інструментарію запропоновано авторську структурно-функціональну модель включення транспортної галузі в процеси реалізації Цілей Сталого Розвитку.

Досягнення зазначених цілей передбачає повне розкриття інноваційного потенціалу транспортної галузі як ключового фактору її ефективності. Насамперед, такі сучасні технології, такі як інтернет речей, штучний інтелект та автоматизація, мають стати основою цифрової трансформації транспорту, зокрема, розгортання мультимодальних транспортно-логістичних систем з використанням штучного інтелекту надасть можливість оптимізувати транспортні потоки та забезпечити більш ефективне використання ресурсів, використання цифрових платформ для управління логістичними потоками дозволить оптимізувати маршрути, знизити витрати на перевезення та покращити якість транспортних послуг.

Матеріали цього розділу оприлюднені в публікаціях [43], [44], [46], [50], [53].

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В СВІТІ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

2.1 Особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в США та інших провідних держав світу

Транспортна політика є самостійною сферою діяльності держави, яка (в силу інфраструктурного характеру об'єкта її регулювання – транспорту) має ознаки універсальності і виявляє тісні взаємозв'язки і переплетення з багатьма іншими сферами (економічною, соціальною, інноваційною, промисловою, регіональною, культурною, оборонною тощо), що є як передумовою, так і результатом їх розвитку.

Особливе місце транспортної політики держави в сукупній системі державних політик пояснюється системотворчим характером ролі транспорту та транспортної галузі в фінансово-економічному, суспільно-політичному та соціально-культурному розвитку країни. Не випадково саме транспорт у сучасному світі є найбільш інвестиційно ємким ринком фінансових вкладень в економіку. Так, за даними найбільшої світової аудиторської та консалтингової компанії Price Waterhouse Coopers (PWC), до 2025 р. загальний обсяг інвестицій в транспортні інфраструктурні проєкти перевищить 78 трлн дол. США. Для порівняння: у 2013 р. загальний обсяг інвестування світової економіки становив 87 трлн дол. США. Фахівці PWC зазначають, що дві третини цієї суми припадає на країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Економічна ефективність може досягати 25 % [5, с. 50].

Вочевидь, така сфера потребує державного регулювання та адміністрування. Держава має стимулювати та підтримувати розвиток конкуренції на ринку транспортних послуг, забезпечуючи доступність та

повноту транспортних послуг для найбільш незахищених верств населення та для людей з інвалідністю, створюючи умови для інновацій у сфері транспорту. Пріоритетними напрямками транспортної політики визначається також реалізація інвестиційних проектів, які мають особливе значення для експорту транспортних послуг та усунення відставання у розвитку транспортної інфраструктури, створення сприятливих умов для національних транспортних операторів на міжнародних ринках транспортних послуг. Як зазначає Н. Каличева, "роль транспорту в розвитку економіки є досить значною, тому державне регулювання його діяльності необхідне для: забезпечення потреб економіки та населення в усіх видах перевезень протягом всього року; правового захисту під час надання послуг з перевезення; забезпечення безпеки та надійності діяльності транспортної системи; створення умов для інноваційного розвитку; боротьби з монополізмом та створення сприятливого конкурентного клімату; взаємоузгодженості функціонування всіх видів транспорту в національній транспортній системі; екологічного захисту довкілля та здоров'я людини від діяльності транспорту, тощо" [67, с. 28].

Водночас управління транспортом в розвинених країнах світу покликане забезпечити збалансований розвиток транспортної галузі й підвищення її ефективності й кожна країна намагається реалізувати ці завдання в ході формування та реалізації державної транспортної політики на власний кшталт. Тож розглянемо кращий світовий досвід та певні моделі державної транспортної політики провідних в даному контексті країн.

Першою такою моделлю та першою групою країн визначимо *північно-американську або федералістичну модель*, яка є притаманною таким державам як США, Канада та Австралія. Всі зазначені країни мають федеративний устрій: Сполучені Штати складають 50 окремих відносно самостійних штатів, Канаду – 10 провінцій, Австралію – 8 штатів. Відтак всі структури публічного врядування, зокрема й управління транспортом чітко структуровані на три рівні – федеральний, земельний (рівень окремого штату) та муніципальний. Якщо розглядати федеральний рівень державної

транспортної політики Сполучених Штатів, доволі тривалий час вона розбудовувалася в послідовності жорсткого регулювання галузі Міністерством транспорту (United States Department of Transportation – DOT). Перед міністерством було поставлено амбітне завдання створення "провідної в світі транспортної системи, яка обслуговує американський народ і економіку шляхом безпечного, ефективного, стійкого та справедливого переміщення людей і товарів" [236]. Подана місія більш детально розгорнута у шести стратегічних цілях діяльності міністерства транспорту США:

1. *Безпека*. Створення транспортної системи, що є безпечнішою для всіх людей, формування майбутнього без серйозних травм і смертельних випадків, пов'язаних із транспортуванням.

2. *Економічна сила та глобальна конкурентоспроможність*. Розвиток інклюзивної та стійкої економіки. Широке інвестування в транспортну систему США задля забезпечення американським працівникам і підприємствам надійного й ефективного доступу до ресурсів, ринків і добре оплачуваної роботи.

3. *Власний капітал*. Зменшення нерівності в транспортних системах та транспортному забезпеченні територіальних громадах. Підтримка та залучення громадян і спільнот до сприяння безпечному, недорогому, доступному та мультимодальному доступу до можливостей і послуг з одночасним зменшенням диспропорцій, пов'язаних з транспортом, негативного впливу на громаду та шкідливого впливу на здоров'я.

4. *Клімат і стійкість*. Подолання кліматичної кризи, визначення центральної ролі транспорту у вирішенні даної проблеми. Значне зменшення викиди парникових газів і забруднення, пов'язаних з транспортом, а також створення більш стійких та сталих транспортних систем, спроможних принести користь і захистити громади.

5. *Трансформація та дизайн майбутнього*. Широке інвестування в цілеспрямовані дослідження та інновації, які відповідають викликам

сьогодення; превентивна модернізація національної транспортної системи, перетворення її на транспортну систему майбутнього, яка буде служити громадянам Америки в наступні десятиліття.

6. *Організаційна досконалість.* Публічне управління транспортом на найвищому світовому рівні. Створення транспортної політики, управлінських процесів в галузі та інклюзивної й інноваційної корпоративної культури, спроможної ефективно служити громадам і відповідально розпоряджатися громадськими ресурсами [236].

Задля реалізації зазначених стратегічних цілей було створено низку спеціалізованих федеральних агентств, підпорядкованих або координованих через міністерство транспорту, зокрема таких як Федеральна адміністрація залізниць, Федеральна адміністрація цивільної авіації, Федеральна адміністрація автомобільних доріг, Федеральна адміністрація з безпеки автомобільних перевізників, Федеральна морська комісія, Морська адміністрація, Комісія з морського і рибного господарства, Берегова охорона, Корпус військових інженерів, Федеральна енергетична комісія (яка здійснює нагляд за транспортуванням газу і газопроводів), Адміністрація економічного розвитку, тощо.

Федеральна адміністрація залізниць (The Federal Railroad Administration – FRA) була створена відповідно до Закону про Міністерство транспорту 1966 року. Місія Федеральної адміністрації залізниць полягає в забезпеченні безпечного, надійного та ефективного переміщення людей і вантажів. Виконує свої обов'язки щодо регулювання безпеки національної залізничної системи та розвитку міжміських пасажирських перевезень на основі законодавчих норм [209].

Федеральна адміністрація цивільної авіації (The Federal Aviation Administration – FAA) регулює функціонування цивільної авіації в Сполучених Штатах. До його повноважень входить: будівництво та експлуатація аеропортів; забезпечення безпечного та ефективного аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі; сертифікація, затвердження

виробництва та підтримання льотної придатності повітряних суден; атестація пілотів, механіків та інших осіб на посади, пов'язані з безпекою; адміністрування, нагляд та розпорядження асигнуваннями [210].

Федеральна адміністрація автомобільних доріг (The Federal Highway Administration – FHWA) є структурною складовою Міністерства транспорту США агентство в складі Міністерства транспорту США, яке підтримує державні та місцеві органи влади в проектуванні, будівництві та обслуговуванні національної системи автомобільних доріг (Програма федеральної допомоги автодоріг) і різних земель, що належать федеральному та племінному володінням (Федеральний Lands Highway Program). Завдяки фінансовій і технічній допомозі державним і місцевим органам влади Федеральна адміністрація автомобільних доріг несе відповідальність за те, щоб дороги та шосе Америки й надалі залишалися одними з найбезпечніших і найбільш технологічно надійних у світі [207].

Федеральна адміністрація з безпеки автомобільних перевізників (The Federal Motor Carrier Safety Administration – FMCSA) функціонує з 1 січня 2000 року відповідно до Закону про підвищення безпеки автомобільних. FMCSA розробляє та впроваджує правила, засновані на даних, які забезпечують баланс між безпекою та ефективністю дорожніх перевізників. Раніше входила до складу Федеральної адміністрації автомобільних доріг, де основною місією FMCSA було запобігання смертям і травмам, пов'язаним з комерційними автомобілями. Діяльність Федеральної адміністрації з безпеки автомобільних перевізників спрямована на забезпечення безпеки роботи автомобільних перевізників шляхом суворого дотримання правил безпеки; орієнтацію на перевізників високого ризику та водіїв комерційних транспортних засобів; вдосконалення інформаційних систем безпеки та технологій комерційних автомобілів; посилення обладнання та стандартів експлуатації комерційних автомобілів; підвищення обізнаності щодо безпеки. Для здійснення цих заходів FMCSA співпрацює з федеральними, державними та місцевими

правоохоронними органами, автоперевізниками, групами інтересів у сфері праці та безпеки та іншими [208].

Морська адміністрація (The Maritime Administration) – це агентство при Міністерстві транспорту США, яке займається водними перевезеннями. Його програми сприяють використанню водного транспорту та його взаємодії з іншими сегментами транспортної системи, а також життєздатності торгового флоту США. Морська адміністрація працює в багатьох сферах, пов'язаних з суднами та судноплавством, суднобудуванням, портовими операціями, експлуатацією суден, національною безпекою, навколишнім середовищем та безпекою. Його основна місія полягає в стимулюванні, просуванні та розвитку морської промисловості Сполучених Штатів для задоволення економічних потреб та потреб безпеки країни [212].

Водночас варто зауважити, що федеральні органи державної виконавчої влади можуть регулювати або дерегулювати лише перевезення в міжнародному ті міжштатному сполученні. В той же час на рівні кожного з штатів існують власні міністерства (Департаменти) транспорту з дуже широкою автономією. В результаті, наприклад, коли у США існувало жорстке регулювання перевезень між штатами, внутрішньостатні перевезення в Нью-Джерсі були вільні від регулювання, а після дерегулювання міжштатних перевезень у 80-ті рр. XX ст. у багатьох штатах залишилось в тій чи іншій мірі регулювання внутрішньостатних перевезень. Аналогічно в Австралії після федерального дерегулювання в 1954 р. в штаті Вікторія жорстко регулювався допуск на ринок внутрішньостатних перевезень і відповідні тарифи. У США також існує велика кількість місцевих транспортних органів, які займаються питаннями допустимих швидкостей, дотримання санітарних вимог тощо.

Важливим елементом транспортної політики Сполучених Штатів є тісне співробітництво органів публічної влади та науково-дослідних центрів транспортного спрямування (Центр технічних досліджень General Motors, Відділ досліджень і планування майбутнього автотранспорту Ford Motor

Companu, Інститут транспорту Карнегі, Інститут транспортних досліджень Каліфорнійського університету та інші). Так, у 1992 році в Каліфорнійському університеті в Лос-Анджелесі (University of California, Los Angeles, UCLA) було закладено Інститут транспортних досліджень, який зараз вважається одним з провідних центрів з аналізу транспортної політики в США. У фокусі його уваги — актуальні питання розвитку транспорту міст, країн та світу в цілому, а також сприяння якісній професійній освіті (у тому числі шляхом розширення навчальних програм за рахунок включення до них спецкурсів з питань транспорту) та підтримки громадських ініціатив у сфері транспорту. Водночас, дослідження Інституту активно пов'язують розвиток транспортної галузі з транспортною політикою та плануванням [286].

Особливістю транспортної політики Канади є її соціальний характер. Географічно-кліматичні умови країни кленового листа зумовлюють те, що доходи від пасажирських перевезень покривають лише 40% експлуатаційних витрат. Тому задля підтримки конкурентоздатності канадських перевізників інша частина витрат вимушено компенсується субсидіями центральних, провінційних і муніципальних властей. Уряд провінції розробляє програму фінансової допомоги з капіталовкладень і експлуатаційних витрат. Місцеві громади несуть відповідальність за фіксований рівень тарифів, визначають експлуатаційний бюджет. Деякі провінції для покриття експлуатаційних витрат надають субсидії міським транспортним підприємствам з розрахунку на душу населення, інші — на основі співвідношення доходів і витрат, треті — сплачують фіксовану частину витрат [126, с. 355-365].

Другою моделлю державної транспортної політики, вартою особливої уваги та запозичення досвіду українським урядом є *Східно-азіатійська*, найяскравішими представниками якої є Китай та Японія, причому саме Японія були піонером розробки й запровадження даної моделі. Після поразки у другій світовій війні, після варварського бомбардування Хіросіми та Нагасакі ядерною зброєю країна лежала в руїнах й одним з найголовніших механізмів повоєнної

відбудови Японії стала розробка Стратегії інноваційного розвитку транспортної галузі на засадах поєднання новітніх науково-технічних розробок в цій сфері та активної інвестиційно-стимулюючої політики урядових структур. Головними об'єктами цілеспрямованої нової транспортної політики стали залізничний, авіаційний та автодорожній транспорт.

Лідером інноваційного розвитку японського транспорту стала залізниця. Вже у 1964 році розпочалися регулярні пасажирські рейси першої в світі надшвидкісної залізничної магістралі "Токкайдо" (лінія об'єднала найбільші міста країни – Токіо та Осака), потяги якої розвивали швидкість до 200 кілометрів за годину. Цей успіх японський уряд узагальнив та взяв на озброєння як стратегічний подільний напрямок своєї діяльності. Вже у 1970 році було розроблено та ухвалено Закон про національний розвиток надшвидкісних залізничних ліній, яким передбачалася розбудова в країні широкої мережі надшвидкісних колій загальною протяжністю понад 7000 км. Це амбітне завдання в більшості своїх положень станом на кінець 2020 року було виконано. На сьогодні в Японії функціонує 1,2 млн км автомобільних доріг та понад 27 тис. км залізничних ліній. За цими показниками щільність транспортного забезпечення пересічного японця складає майже 3 кілометри доріг на 1 квадратний кілометр загальної площі країни. Це у 4,5 рази більше, ніж у США та приблизно вдвічі більше від Великобританії й Франції. В Токіо успішно курсує перша і поки єдина в світі повністю автоматизована безпілотна залізнична лінія між станціями Сімбасі й Тойосу. Мережа колій найбільшої з приватних швидкісних залізниць "Сінкансен" має загальну протяжність понад 2 тисячі кілометрів, 250 надшвидкісних поїздів компанії з'єднують усі найбільші міста Японії, розвиваючи при цьому швидкість до 320 км/год.

Відповідно до закону національний розвиток надшвидкісних залізничних ліній було проведено приватизацію збиткової державної залізничної корпорації "Кокутецу", на основних фондах якої повстало 7 доволі сильних приватних залізничних компаній, які конкурували між собою у швидкості та якості

надання послуг пасажирських перевезень. Внаслідок такої конкуренції вдалося уникнути монополізації ринку залізничних пасажирських перевезень, а отже – й значного підвищення їх вартості. Попри приватизацію держава заклала дієві важелі публічного регулювання діяльності суб'єктів транспортної галузі, насамперед – у формі тарифного регулювання, різного роду інвестиційних програм, створення привабливих умов оподаткування. Одним з таких ефективних важелів є Фонд підтримки платних доріг, який перерозподіляє кошти між малоприбутковими проектами [56].

Управління транспортною системою Японії на державному рівні здійснює єдиний орган — Міністерство транспорту, якому як єдиному центральному виконавчому органу підпорядковані Національні авіакомпанії, державні компанії з залізничного будівництва, морські порти, дорожня мережа. Основну робочу ланку Міністерства транспорту утворюють бюро і департаменти, такі як бюро транспортної політики, залізничне бюро, морського транспорту, бюро автодорожнього транспорту, бюро портів і гаваней, департамент інформації та досліджень, бюро цивільної авіації. На регіональному рівні Міністерство представляють його ланки районні транспортні бюро. Міністерство транспорту виконує функції державного регулювання у сфері транспорту: визначає транспортну політику, забезпечуючи розробку законів з транспорту; регулює діяльність приватних залізничних компаній, приватних підприємств морського транспорту та вантажного автомобільного транспорту; координує і спрямовує діяльність багатьох приватних транспортних компаній; контролює ціни на перевезення та інші види транспортно-експедиційної діяльності [121, с. 18].

Китай системний розвиток своєї транспортної системи на сучасних засадах розпочав значно пізніше Японії, проте вже у 2020 році фактично обійшов свого східного сусіда за усіма основними показниками. Сучасні китайські швидкісні поїзди возять пасажирів зі швидкістю 360 км/год, а встановлена максимальна швидкість становить понад 400 км/г. Станом на 2020

рік протяжність надшвидкісних залізниць державної компанії "China Railways" складає 37,9 тис. км, (що перевищую загальну довжину таких ліній в усьому світі), а загальна протяжність залізничних колій Китаю – близько 150 тис. км. [225], (більшу загальну протяжність мають тільки дві країни світу зі значно більшою загальною площиною своєї території – США та Російська Федерація). Між містами Пудун та Шанхай збудовано одну з двох у світі пасажирських ліній на магнітній левітації (магнітній подушці), що дозволяє потягу рухатися з робочою швидкістю до 600 км./год. Ще дві такі левітаційні магістралі знаходяться в стадії будівництва й ціла низка подібних ліній – на стадії розробки технічної документації. В Китаї збудовано найдовший у світі залізничний тунель (довжиною 1686 м. на Цинхай-Тібетській залізниці), а також найдовший у світі підводний тунель (довжиною 123 км. Між містами Далянь та Яньтай).

Китайський автопром виходить на перше місце у світі за кількістю випродукованих автомобілів (понад 2 млн авто на рік, що перевищує загальний показник двох інших світових лідерів – США та Японії разом узятих) і все більше захоплює автомобільні ринки Азії, Європи та Америки. Китайська мережа автодоріг загальною протяжністю близько 5 млн.км., з яких станом на 2022 рік 177300 км. [224] становлять швидкісні магістралі з шириною дорожнього полотна 25,5 м., вже є найбільшою в світі. За останні 60 років загальна протяжність шосейних автодоріг КНР зросла у 50 разів! І не дивно, що багато хто з експертів пов'язує стрімкий розвиток економіки Китаю у першу чергу саме агресивну державну транспортну політику й пов'язаним з нею з бурхливим розвитком мереж залізничних і автомобільних доріг та ліній авіаційного транспорту (понад 500 аеропортів та близько 4000 повітряних суден).

Китайський уряд і надалі продовжуватиме агресивну транспортну політику – на початку 2021 року було ухвалено Стратегічний план розвитку транспортного комплексу Китаю на 2021 – 2025 роки. Цей Стратегічний план

ключовим сектором розвитку транспортної системи визначив залізницю, подальший розвиток якої передбачається за п'ятьма головними напрямками:

Перша мета полягає в тому, щоб стимулювати інновації через реформування сектора залізничного постачання. Це використовуватиме «Інтернет +» та «Інтернет речей +» для стимулювання прогресу, а також 5G, штучний інтелект та інші сучасні інформаційні технології.

Друга мета – краще інтегрувати залізницю з іншими видами транспорту. Це включає розробку більшої кількості мультимодальних хабів; покращення інтеграції з дорогою, морем і повітрям; а також оптимізацію та коригування мереж для зменшення відстані, яку пасажери повинні проїхати між видами транспорту, створюючи безперебійні логістичні зв'язки.

Підвищення якості послуг залізничного транспорту – це ще одна мета, яка буде досягнута за рахунок створення потужної, якісної та високоефективної системи міжрегіональних швидкісних пасажирських перевезень на основі високошвидкісної залізниці. Це також включає запуск послуг високошвидкісних вантажних перевезень, а також розвиток послуг холодних вантажних перевезень, зменшення розриву у транспортному забезпеченні між містом і селом і створення нових продуктів залізничних вантажних перевезень, які відповідають ринковому попиту.

Четверта мета — створити безпечну та екологічно чисту залізницю з низьким вмістом вуглецю. Це буде досягнуто шляхом підвищення безпеки та довговічності інфраструктури та покращення рівня інтелекту та стандартизації транспортного обладнання за підтримки комплексної та скоординованої системи управління залізницею.

Відповідно до п'ятої мети Китай планує надавати кращі міжнародні послуги. Це буде досягнуто шляхом активного просування взаємозв'язку залізничної інфраструктури з сусідніми країнами, прискорення будівництва нових коридорів суша-море на заході Китаю, підвищення якості та ефективності послуг Китай-Європа та подальшого розвитку міжнародної логістики та торгових каналів [221].

Європейська модель державної транспортної політики є третьою та ключовою в контексті перспектив українського стратегічного курсу на євроінтеграцію. В силу цієї значимості розкриттю її особливостей буде присвячено два наступних підрозділи даного дослідження. Тут же коротко зупинимося на деяких національних особливостях транспортної політики країн-членів ЄС. Транспортна політика Європейського Союзу є одним із ключових елементів інтеграційних процесів, що спрямовані на забезпечення ефективного функціонування внутрішнього ринку, підвищення конкурентоспроможності економіки та досягнення цілей сталого розвитку. Правові засади цієї політики формуються на основі низки нормативно-правових актів, які регулюють різні аспекти транспортної діяльності, включаючи інфраструктуру, екологічні стандарти, безпеку перевезень та інтеграцію транспортних систем країн-членів. Водночас транспортна політика ЄС є важливим інструментом для реалізації стратегічних цілей, таких як декарбонізація економіки, зменшення залежності від традиційних джерел енергії та забезпечення соціальної інклюзії.

Основним документом, що визначає напрямки транспортної політики ЄС, є Біла книга з транспорту, прийнята Європейською комісією у 2011 році. Цей документ містить стратегічні цілі до 2050 року, зокрема зменшення викидів парникових газів на 60% порівняно з рівнем 1990 року, перехід до альтернативних джерел енергії та створення єдиного європейського транспортного простору. Для досягнення цих цілей ЄС активно впроваджує нормативно-правові акти, які регулюють різні аспекти транспортної діяльності, включаючи стандарти екологічної безпеки, вимоги до інфраструктури та правила конкуренції на транспортному ринку.

Водночас загальні європейські транспортні політики реалізуються в межах національних держав з урахуванням своїх національних особливостей. Так, відмінну від інших країн Євросоюзу структуру публічного управління транспортною сферою має Німеччина. Тут у систему Федерального міністерства транспорту Німеччини входить Центральне управління, яке

опікується питаннями кадрової політики, соціального забезпечення, фінансів, безпеки і права, управління, транспортної політики та економіки, залізничного транспорту і внутрішнього судноплавства, морського транспорту, повітряного транспорту, автомобільних доріг і водних шляхів. Для координації федеральної і регіональної транспортної політики в Німеччині діє консультативний орган — Конференція Міністрів транспорту земель [121, с. 19].

В Італії в 1982 р. був створений національний фонд транспорту, що здійснює кредитування підприємств громадського транспорту. Правила і процедури фінансування та дотування визначаються державою. Кожні три роки Міністерство транспорту встановлює для різних регіонів відсоток експлуатаційних витрат, які повинні бути покриті за рахунок тарифів, тобто оплачені пасажирями. Цей відсоток залежить від чисельності та структури населення, території, що обслуговується і географії зони. Наприклад, для великих міських агломерацій він змінюється від 27% (Неаполь) до 34% (Рим) [89, с. 50]. Італія головним спрямуванням своєї транспортної політики зробила розбудову дорожнього господарства через інструментарій державно-приватного партнерства. В країні концесійні фірми будують і експлуатують понад 85 % протяжності всіх автомагістралей країни. При цьому держава бере активну участь у цьому процесі, що свідчить про нестачу фінансових ресурсів. А після закінчення терміну концесії об'єкт концесії переходить у власність держави. Концесії позитивно проявили себе і в Угорщині, але $\frac{3}{4}$ від загальної суми фінансування будівництва і реконструкції автомобільних доріг здійснюють за рахунок бюджету [56].

У Франції з 1974 р. державне регулювання транспортної системи зосереджене в Міністерстві обладнання територій, оснащення, цивільного будівництва та транспорту з управліннями по наземному, водному і повітряному транспорту, та іншими урядовими органами. На федеральному рівні існують такі структури, як Національне товариство залізниць, Національне управління судноплавства, Вища рада з транспорту [61, с. 181].

Швеція спробувала піти шляхом значної лібералізації транспортної галузі та відмови від її державного регулювання. Процес дерегулювання галузі в Швеції розпочався в 1962 р. Врахувавши досвід Австралії (де раптове скасування державного регулювання призвело до руйнування автострад), в Швеції вирішили полегшити вихід на автотранспортний ринок поступово і робили це з 1962 р. до 1966 р., але навіть при такому підході результат вийшов практично той самий. Різке розширення числа перевізників призвело до високого рівня банкрутств. Як наслідок з'явилися проблеми безпеки, коли перевізники, намагаючись відстрочити день банкрутства, істотно погіршували рівень технічного обслуговування автотранспортних засобів і збільшували тривалості робочого дня. У 1972 р. шведський уряд знову вів регулювання автотранспортної галузі [171, с. 34].

Слід зазначити, що існують і інші підходи до систематизації та класифікації існуючих моделей державної транспортної політики. Так вартою уваги є систематизація дослідника Науково-дослідного інституту публічного права А. В. Бойка, на думку якого залежно від огляду на низку критеріїв (ступінь участі держави у реалізації заходів щодо впливу на транспортну систему країни, модернізацію транспортної інфраструктури, організацію контролю за безпекою та надійністю перевезень, забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання на транспорті незалежно від форм власності) розмежування зарубіжної практики реалізації державної транспортної політики надає можливості виокремлення наступних моделей:

1) ліберальну (передбачає мінімальну участь держави у регулюванні питань розвитку транспортної галузі шляхом передачі основної частки повноважень інституціям громадянського суспільства та приватному сектору (цей підхід мав переважне застосування до 30-х років XX ст.);

2) протекціоністську (характеризується жорстким контролем з боку держави за розвитком транспортної інфраструктури, за діяльністю транспортних організацій);

3) змішану (передбачає активну участь держави у створенні, розвитку й обслуговуванні транспортної інфраструктури через виконання функцій власника і провайдера транспортної інфраструктури, регулятора функціонування транспортної інфраструктури, джерела підтримки процесів інвестування та формування необхідних інституціональних умов функціонування транспортної системи) моделі [7, с. 18].

Підводячи короткий підсумок проведеному аналізу зарубіжного досвіду формування й реалізації державної транспортної політики можемо визначити низку характерних для більшості країн світу та тією чи іншою мірою усіх світових моделей державної транспортної політики напрямків-сфер відповідальності держави у забезпеченні функціонування національної транспортної системи й – відповідно – напрямків публічного управління на транспорті. Так, на нашу думку найважливішими такими напрямками є:

- удосконалення інституційних механізмів регулювання транспортної діяльності;
- забезпечення інтеграції транспортної інфраструктури у світову транспортну систему шляхом структурних реформ на транспорті;
- розробка механізмів, інструментів та заходів державної підтримки розвитку Міжнародних Транспортних Коридорів;
- запобігання виникненню правових та адміністративних бар'єрів у процесах пасажирських та вантажних перевезень, а також надання супутніх послуг;
- розроблення та контроль за дотриманням правил конкуренції та умов доступу до інфраструктури;
- перехід від державної підтримки окремих проектів і сфер транспортної діяльності до стратегічного комплексного планування розвитку транспортної системи країни в цілому;
- розв'язання оборонно-мобілізаційних проблем;
- підтримання допоміжної транспортної інфраструктури в робочому стані;

- забезпечення технологічної та екологічної безпеки на транспорті, розроблення та контроль за дотриманням норм безпеки транспортних процесів та норм впливу транспорту на навколишнє природне середовище;
- забезпечення мінімальних стандартів транспортних послуг для всіх верств населення та регіонів країни, адресна підтримка користувачів або операторів у випадках, коли ринок не може забезпечити їх дотримання;
- забезпечення відповідності рівня розвитку транспортної інфраструктури в кожному регіоні рівню економічного розвитку.

2.2. Транспортна політика Європейського Союзу: генезис становлення та змістовна сутність

Транспорт є ключовим інфраструктурним елементом, матричним скелетом економіки будь-якої країни ЄС, Європейського Союзу та сучасного світу в цілому. Саме ефективне функціонування транспортної галузі ЄС значною мірою визначає ефективність публічного управління європейського співтовариства, масштаб можливих вигод від існування єдиного європейського ринку, а отже, і конкурентоспроможність економіки Співтовариства на світовій арені. У сучасному Євросоюзі транспорт є не тільки «системою кровообігу» європейського виробництва, а й важливою соціальною сферою, яка робить вагомий внесок у забезпечення високого рівня зайнятості населення та створює умови для отримання додаткових прибутків в інших секторах національної економіки країн ЄС [197, с. 46].

Транспортна інфраструктура визначається основою Єдиного ринку та головним двигуном створення й зростання кількості робочих місць в ЄС. Інвестиції в транспорт і транспортну інфраструктуру в ЄС становлять близько 1% ВВП ЄС. За даними Євростату, в транспортному секторі Євросоюзу зайнято понад 10 мільйонів осіб, що становить 4,5% загальної робочої сили і на нього припадає близько 7% валового внутрішнього продукту (ВВП). Витрати на транспорт у країнах ЄС оцінюються у понад 500 мільярдів євро щорічно, що

становить близько 4% від їхнього загального ВВП [246, с. 78]. Транспортна галузь також є найбільшим споживачем енергетичних ресурсів (понад 30% споживання енергії в Європі та 71% дизельного палива) [286, с. 229].

В такому ракурсі не виглядає дивним, що саме транспортна політика визнається одним зі "стовпів" ключових політик ЄС від самого початку існування європейської спільноти і до сьогодні. Адже це саме транспорт став наріжним каменем початкової євроінтеграції далеких 1950-х років, коли взаємопов'язані та сталі транспортні мережі створили необхідні умови формування єдиного європейського ринку та забезпечення його належного функціонування. Європейська транспортна політика об'єднала локальні транспортні ринки та створила єдину мережу транс'європейських сполучень – зону відкритого доступу та вільної конкуренції. Транспортна галузь Європейського Союзу за основними показниками є ключовим сектором його економіки, транспорт має повсякденний безпосередній вплив на життєдіяльність кожного мешканця європейської спільноти.

Як зазначав професор Кінгстонського університету Метью Хемфріс – "Транспортна політика є одним із стовпів економічного розвитку ЄС. Транспорт є ключовим елементом, необхідним для ефективного функціонування Єдиного ринку та вільного пересування людей, товарів і послуг. Як технічна галузь економіки, вона має велике значення для людей, задовольняючи потребу в об'єднанні жителів сіл, міст, областей і країн. У міру просування процесів євроінтеграції зростає і попит на транспорт. Більш інтегровані економіки та суспільства опосередковано генерують цей попит. Транспорт також, безсумнівно, створює нові можливості для інновацій та інвестицій" [246, с. 26].

Головною метою транспортної політики Європейського Союзу "Біла книга" європейської транспортної політики" визначає "створення транспортної системи, що підтримує економічний прогрес Європи, зміцнює конкурентоспроможність і пропонує високоякісні послуги мобільності, створює умови для зменшення споживання транспортом традиційних видів енергії,

кращого використання інфраструктури життєзабезпечення суспільства та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище та природні ресурси" [288]. Варто зазначити, що наразі Європейський Союз є не лише одним із суб'єктів транспортної політики, а й міжнародно визнаним важливим творцем багатьох публічно-правових норм у цій галузі. В окремих сферах регулювання транспорту ЄС є законодавцем моди, а в деяких (наприклад авіаційних перевозках) – навіть диктатором. Дійсно, в першій чверті XXI століття надання та використання транспортних послуг навіть за межами Європейського Союзу значною мірою залежить від нього й здійснюється відповідно до приписів і стандартів ЄС.

Все це значною мірою актуалізує детальне вивчення та аналіз транспортної політики ЄС для сучасної України, що відповідно до конституційно закріпленого євроінтеграційного курсу свого суспільно-політичного розвитку прагне увійти до європейської спільноти. Наша держава робить значні кроки в цьому напрямку й має зустрічну підтримку. Так, 8 листопада 2013 року Єврокомісія рекомендувала почати переговори про членство України в Євросоюзі. Як повідомляє у своєму телеграм-каналі Президент України Володимир Зеленський "це рішення представили в Брюсселі й передали затверджений звіт Єврокомісії в Україну. І я був радий зустрітися з Послом Євросоюзу в Україні Катаріною Матерновою й отримати цей звіт" [124].

Пришвидшення входження України до Європейського Союзу передбачає в науково-дослідному плані, зокрема розкриття генезису та теоретико-методологічних та політико-правових засад транспортної політики ЄС, у публічно-управлінському плані – узгодження українського та європейського законодавства шляхом імплементації нормативно-правових документів ЄС, реформування української державної транспортної політики відповідно до стандартів Євросоюзу, у адміністративно-практичному плані – початок підготовки різного роду методичних рекомендацій та навчальних курсів щодо підготовки до діяльності в умовах переходу до євростандартів і приписів

транспортного права ЄС серед публічних управлінців у сфері управління та регулювання транспортної галузі, а також суб'єктів транспортної діяльності, дорожнього господарства, підприємств галузі, тощо.

Як зазначають М. Цюрупа та І. Куценко, "з самого початку утворення ЄС європейська транспортна політика була складовою загальноєвропейської політики у всіх суміжних сферах суспільного життя – економічній, науковій, демографічній, освітній, безпековій тощо. В загальному плані вимоги до транспортної політики ЄС можна сформулювати так: ефективність, безпека, захист навколишнього середовища. На думку Єврокомісії, основною задачею розвитку є оптимізація роботи всіх видів транспорту. Транспортна система має стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення інноваційних технологій, приділяючи підвищену увагу різним аспектам безпеки транспорту і охороні навколишнього середовища" [191, с. 68].

Про це свідчить генезис повстання транспортної політики ЄС, як одного з одним із ключових елементів інтеграційних процесів, що спрямовані на забезпечення ефективного функціонування внутрішнього ринку, підвищення конкурентоспроможності економіки та досягнення цілей сталого розвитку. Історичний генезис нормативно-правових актів, що регулюють транспортну політику ЄС, відображає еволюцію підходів до управління транспортною системою, починаючи від перших кроків інтеграції в 1950-х роках до сучасних стратегій, спрямованих на декарбонізацію та цифровізацію транспорту. Цей процес розвивався поступово, враховуючи зміни в економічних, соціальних та екологічних умовах, що впливали на формування транспортної політики ЄС. В історичному плані формування правового виміру транспортної політики Євросоюзу було невіддільним від первинних документів самого інституційного повстання ЄС. Так, серед Паризьких договорів 1951 року, що регулювали започаткування Європейського співтовариства, містили важливі положення стосовно ролі й значення транспорту. Зокрема, договір від 18 квітня 1951 року про заснування *Європейської спільноти з вугілля та сталі* (European Coal and Steel Community) включав статтю 70 розділу III, глави 9, присвячену сфері

транспорту. Країни-учасники ECSC (Бельгія, Італія, Люксембург, Німеччина, Нідерланди та Франція), у цій статті закріпили положення про те, що "створення спільного ринку тягне за собою необхідність застосування узгоджених тарифів на транспортування вугілля і сталі, які створюють аналогічні умови з точки зору цін для споживачів в аналогічній ситуації" [282].

Проблематика спільного регулювання транспортної галузі стала однією з головних тем Мессінської резолюції 1955 року, в якій говорилося: "розширення торгівлі і переміщення людей вказують на необхідність спільного створення хороших умов транспортного зв'язку в широкому масштабі, адже в силу свого транскордонного характеру транспорт передбачає міжнародне співробітництво. З цією метою будуть проведені спільні дослідження європейської мережі каналів, автомагістралей, електричних залізниць і стандартизації обладнання..." [268].

Важливість спільної транспортної політики було закріплено в Римському договорі 1957 року, більш відомому як "Договір про заснування Європейської економічної спільноти", (пізніше цей договір ліг в основу Договору про функціонування Європейського Союзу, що разом з Договором про Європейський Союз (Маастрихтський договір) формують конституційну основу ЄС. Власне і сам термін "спільна транспортна політика" (як один із напрямів майбутньої спільної політики Європейського економічного співробітництва) вперше з'явився в ст.ст. 2, 3 і 74 Римського договору 1957 р. У цьому договорі було закріплено і два конкретних «транспортних» зобов'язання держав-учасниць спільного порядку: дозвіл національним транспортним компаніям здійснювати свою діяльність на всій території ЄС і відмова від застосування низьких транспортних тарифів на експорт і високих на імпорт. Передбачалося усунення між державами-членами перешкод вільному руху осіб, послуг і капіталів; спільна політика в галузі транспорту; система, яка запобігає порушенням правил конкуренції на внутрішньому ринку [29, с. 79]. При цьому, на початковому етапі транспортна політика була досить обмеженою, оскільки країни-члени зберігали значний контроль над національними транспортними

системами.

У більш детальному плані *виключно* транспортній політиці присвячений розділ IV частини 2 зазначеного вище договору. Статті 74-84 даного розділу визначають цілі, сферу застосування та форми транспортної політики [282]. Головним пріоритетом такої політики визначалося створення спільного транспортного ринку, забезпечення свободи надання послуг, зустрічне відкриття транспортних ринків країн-членів ЄЕС та розбудову й розвиток транс'європейських мереж із метою підтримки цінностей і добробуту європейських народів, сталого розвитку Європи, зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості та забезпечення функціонування внутрішнього ринку Європейського Союзу [172, с. 126]. Таким чином, транспортна політика може бути визнана як одна з перших спільних політик у Європейському Співтоваристві.

На засадах Римського договору Європейська економічна спільнота створила низку виконавчих органів, зокрема – Комісію про спільну транспортну політику. У 1962 році ця Комісія розробила "Програму дій щодо спільної транспортної політики", в якій проголошувалася стратегічна мета створення спільного транспортного ринку шляхом поступового усунення бар'єрів, створених суперечливими інтересами окремих держав-членів, що впливають з їхнього географічного розташування, розміру їхньої території, історично сформованої транспортної інфраструктури та особливостей фінансових, соціальних та організаційних механізмів у транспорті [239]. Задля реалізації зазначеної мети було визначено три ключові завдання транспортної політики Європейської економічної спільноти:

1. усунення перешкод обмеження спільного ринку, створених транспортом, зокрема шляхом скасування тарифної дискримінації за національною ознакою;
2. інтеграція транспортного ринку – лібералізація потоку транспортних послуг у межах ЄЕС (включаючи регулювання ринкового контролю),
3. створення європейської транспортної системи, включаючи адаптацію

інфраструктури до потреб зростаючого транскордонного обміну, гармонізацію технічних вимог (навантаження на вісь, габарити транспортних засобів), фіскальних вимог (податки на паливо) та соціальних вимог (регулювання робочого часу), а також вимог, що стосуються професійної кваліфікації [239].

8 квітня 1965 року в Брюсселі було підписано "Договір про злиття" (Merger Treaty; Treaty of Brussels) [283] відповідно до якого з 1 липня 1967 року було об'єднано виконавчі інституції Європейського співтовариства вугілля та сталі, Європейського співтовариства з атомної енергії та Європейського економічного співтовариства та від якого прийнято відраховувати початок сучасного Європейського Союзу. Наступні два десятиліття внаслідок відкриття транспортних ринків Європейська Спільнота проводила політику створення справедливих умов конкуренції як всередині транспортних видів, так і між ними; гармонізації національних законодавств щодо регулювання транспортної галузі, а також уніфікації технологічних, соціальних та податкових умови надання транспортних послуг.

Ці процеси не проходили безболісно, певний час з моменту свого об'єднання Європейське Співтовариство не могло або не бажало втілювати в життя принципи спільної транспортної політики через існування істотних відмінностей між країнами. З часом накопичилася низка невирішених проблем, на які брюсельські чиновники Європейської Ради не поспішали реагувати. Насамперед це стосувалося відсутності прогресу в лібералізації ринку транспортних послуг, що являло собою порушення положень Римського договору.

Врешті-решт саме це дало поштовх до того, що Європейський парламент за підтримки Європейської комісії подав позов на Раду до Суду ЄС щодо відсутності реальної імплементації положень *ex presis verbis statum* 3 ЄС та статті 74 Договору про ЄС в частині "Політика Співтовариства". У результаті розгляду справи Європейський Суд у своєму рішенні від 22 травня 1985 року встановив, що Рада не забезпечила свободу надання послуг з міжнародних перевезень, і зобов'язав її активізувати свою діяльність у цьому відношенні і,

таким чином, ініціювати розробку справді спільної транспортної політики [249].

Таке рішення суду викликало значний резонанс на європейській арені та швидко реакцію Європейської комісії, яка вже через три тижні після рішення Суду ЄС у справі 13/83 на прохання Ради Європейського Союзу підготувала й опублікувала так звану "Білу книгу про завершення внутрішнього ринку" (Completing the Internal Market: The Commission White Paper) [227]. Ще через два тижні цей документ був прийнятий резолюцією Європейської Ради в Мілані з набуттям чинності 1 січня 1986 року.

Фактично це був план практичної реалізації ідеї єдиного внутрішнього ринку ЄС, побудований на принципі гармонізації законодавства. Зазначалося, що внутрішній ринок може ефективно функціонувати лише шляхом гарантування його розвитку та зменшення внутрішніх перешкод, насамперед забезпечення вільного руху товарів, людей, послуг та капіталу. Для цього "Біла книга" визначила та класифікували три основні типи бар'єрів: фізичні, фіскальні та технічні. Окремо були прописані механізми та методи усунення цих бар'єрів. Так, фізичні бар'єри мали бути усунені шляхом скасування митного оформлення та імміграційного контролю; фіскальні бар'єри мали бути усунені шляхом гармонізації ПДВ та акцизів; усунення технічних бар'єрів полягало в уніфікації стандартів та технічних норм. Окреслювалися також керівні принципи спільної транспортної політики та необхідні правові акти, імплементація яких у внутрішні правові системи країн-членів ЄС призвела б до поглиблення інтеграції у цій сфері [227].

Маастрихтський договір 1992 року закріпив принципи єдиної транспортної політики та встановив нові цілі для розвитку транспортної галузі й транспортної інфраструктури. Подальше політико-правове опрацювання даного документу призвело до ухвалення Єврокомісією в грудні 1992 року нової редакції Білої книги щодо майбутнього розвитку спільної транспортної політики (EU Transport Policy) (COM(1992)0494). В цьому документі проголошувалося відкриття транспортних ринків, подальший інтенсивний

розвиток транс'європейської транспортної мережі, окреслювалися заходи з підвищення безпеки та гармонізацію соціальних правил. У той же час це стало поворотним моментом у бік інтегрованого та інтермодального підходу, заснованого на моделі сталої мобільності. Зокрема, цей перехід закріплювала (Директива Ради 92/106/ЄЕС від грудня 1992 року), що встановила загальні правила комбінованого перевезення вантажів між державами-членами. Зазначені правила стали один із найважливіших правових інструментів ЄС, який сприяє інтермодальним вантажним перевезенням та переходу на менш вуглецевомісткі види транспорту (залізниця, морські перевезення на коротких морях та внутрішні водні шляхи, а не автомобільний транспорт) для зменшення негативних зовнішніх ефектів та викидів вуглецю. Важливість даної Директиви підкреслює той факт, що у другому кварталі 2023 року Єврокомісія планує ухвалити до неї нові поправки, щоб привести Директиву у відповідність до Європейського зеленого курсу та проаналізувати, які транспортні операції слід підтримувати та які заходи є найбільш ефективними.

В ході реалізації спільної транспортної політики Євросоюзу протягом наступного десятиліття проявилися суттєві відмінності між державами-членами з точки зору транспортних зборів, що спотворює конкуренцію між видами транспорту та між ними. Необхідність усунення таких відмінностей призвела до чергового доопрацювання "Білої книги" у 1998 році під красномовною назвою "Справедливе стягнення плати за інфраструктуру: покроковий підхід до створення спільної основи для стягнення плати за транспортну інфраструктуру в ЄС" (COM(1998)0466).

На початку XXI століття Єврокомісія проаналізувала проблеми та виклики, що стоять перед європейською транспортною політикою, особливо з огляду на щойно ухвалене політичне рішення значного розширення ЄС на схід. Насамперед, було спрогнозовано величезне зростання обсягів транспортних засобів та перевезень, що спричинить за собою затори та перевантаження транспортних магістралей і доріг (особливо для автомобільного та авіаційного транспорту), а також викличе збільшення витрат на охорону здоров'я та

навколишнє середовище.

У 2000-х роках транспортна політика ЄС отримала новий імпульс завдяки прийняттю Лісабонської стратегії, яка передбачала перетворення ЄС на найконкурентоспроможнішу економіку світу. Насамперед, це означало розвиток інноваційних технологій, підвищення ефективності транспортної системи та забезпечення екологічної стійкості. Зокрема, було прийнято низку директив, які регулювали викиди парникових газів для транспортних засобів, що відображалось у Регламенті (ЄС) № 443/2009 та Регламенті (ЄС) № 510/2011. Ці документи встановлювали обмеження на викиди CO₂ для нових автомобілів, автобусів та вантажівок, що стимулювало виробників до розробки екологічно чистих технологій.

У вересні 2001 року європейській громаді було представлено нову Білу книгу від під назвою "Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати" (COM(2001)0370), яка отримала напівофіційну назву "Біла книга 2" "WHITE PAPER 2" [288]. Нова Біла книга представила пакет із 60 першочергових заходів, спрямованих на усунення прямої кореляції між загальним економічним зростанням та зростанням трафіку, а також на протидію нерівномірному розвитку різних видів транспорту.

Єврокомісія поставила завдання стабілізувати частку залізничного, внутрішнього водного транспорту та каботажного судноплавства на рівні 1998 року. Заходи для досягнення цієї мети включали відродження залізничного транспорту, сприяння морському транспорту та внутрішньому водному транспорту, а також підтримку створення мереж різних видів транспорту. Крім того, було наголошено на необхідності перегляду керівних принципів для транс'європейських мереж (TEN-T 3.5.1) з метою їх адаптації до потреб розширеного Союзу та більш рішучих, ніж раніше, дій для усунення вузьких місць у транскордонному транспорті. У Білій книзі 2001 року також було зосереджено увагу на правах та обов'язках користувачів транспортних систем, викладено план дій щодо безпеки дорожнього руху, а також посилено права

пасажирів та підвищено прозорість витрат шляхом гармонізації правил стягнення плати.

Крім того, передбачався запуск кількох амбітних інвестиційно-технологічних проектів, зокрема таких як Європейська супутникова навігаційна система Galileo, Європейська система управління залізничним рухом (ERTMS) та Єдина європейська дослідницька програма управління повітряним рухом у небі (SESAR) для покращення інфраструктури управління повітряним рухом.

Комісія Євросоюзу проводила постійний моніторинг процесів виконання поставлених завдань реалізації транспортної політики Спільноти й за 5 років – у червні 2006-го –представила на розгляд середньострокову оцінку "Білої книги 2" року під загальною назвою "Підтримка руху Європи – Стійка мобільність для нашого континенту" (COM(2006)0314). Цей документ констатував, що обсяг зреалізованих заходів виявився недостатнім для досягнення поставлених цілей, що обумовлювало необхідність запровадження нових механізмів та інструментів європейської транспортної політики, зокрема:

- Плани дій – для логістики вантажного транспорту, для розгортання інтелектуальних транспортних систем у Європі та для міської мобільності;
- Інтегрована європейська програма дій з внутрішнього водного транспорту (NAIADES і NAIADDES II);
- Пакет щодо чистого транспорту, побудований на стратегії інтерналізації зовнішніх витрат на транспорті.
- Стратегічні цілі та рекомендації щодо морської транспортної політики ЄС до 2018 року [250, с. 37].

Результати політичних дебатів про довгострокове майбутнє транспорту (до 2050 року), які розпочалися з публікації Білої книги 2001-го року, були представлені у Повідомленні Комісії "Про стале майбутнє для транспорту: на шляху до інтегрованої, технологічно просунутої та зручної транспортної системи»" (COM(2009)0279), яке лягло в основу чергової Білої книги під назвою "Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору – на

шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи" (COM(2011)0144) [289], що була представлена громадськості 28 березня 2011 року.

У цій книзі Комісія охарактеризувала старі та нові виклики у транспортному секторі та окреслила шляхи їх вирішення. Серед 10 цілей та 40 ініціатив, які планувалося здійснити до 2050 р., передбачалося зокрема створення Єдиного європейського транспортного простору (СЕА) для усунення всіх бар'єрів між видами транспорту та національними системами, покращення інтеграції та сприяння появі міжнародних та мультимодальних операторів, зменшення викидів парникових газів на 60% порівняно з рівнем 1990 року, перехід до альтернативних джерел енергії та створення єдиного європейського транспортного простору. Щоб уникнути напруженості та збоїв, було досягнуто більшої гармонізації та кращої імплементації соціального, екологічного законодавства, законодавства про безпеку та захист, а також мінімальних стандартів послуг та прав користувачів.

У цій Білій книзі Єврокомісія запропонувала "План розвитку Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи", який визначив наступні напрямки реалізації спільної транспортної політики:

- підсилення діалогу транспортної галузі з головними стратегічними партнерами;
- пошук спільних відповідей на складні питання, пов'язані з експлуатаційною сумісністю систем управління транспортом на основі створених науково-дослідних та інноваційних партнерств;
- розроблення схем співпраці для поширення транспортної та інфраструктурної політики ЄС на безпосередніх сусідів;
- забезпечення кращих поєднань інфраструктури та тіснішої ринкової інтеграції, включно з підготовкою планів неперервної мобільності;
- участь у багатосторонніх форумах і двосторонніх стосунках для сприяння політиці, спрямованій на досягнення завдань енергоефективності та

кліматичних змін Білої Книги;

– співпраця в оцінці спільних загроз, навчанні службовців третіх країн, спільних інспекціях [6].

Одним із ключових елементів транспортної політики ЄС є екологічні стандарти, які спрямовані на зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище. Зокрема, ЄС активно впроваджував норми щодо викидів CO₂ для автомобілів, автобусів та вантажівок, що регулювалося Регламентом (ЄС) № 443/2009 та Регламентом (ЄС) № 510/2011. Ці документи встановлювали обмеження на викиди парникових газів для нових транспортних засобів, що стимулювало виробників до розробки екологічно чистих технологій. Крім того, ЄС підтримував розвиток електричного транспорту, що відображалося у Директиві 2014/94/ЄС, яка передбачала створення інфраструктури для зарядних станцій по всій Європі.

Основними пріоритетами транспортної політики ЄС було визначено створення Єдиного Європейського транспортного простору, заснованого на поєднанні різних видів транспорту, поява багатонаціональних і мультимодальних операторів. З метою створення інтегрованої транспортної системи, заснованої на поєднанні декількох видів транспорту, Білою книгою передбачалося введення концепції "єдиного вікна" і "безперервного адміністративного магазину" шляхом створення єдиного транспортного документа в електронній формі (електронної накладної), введення "інтелектуальних" транспортних систем та "інтелектуальної" інфраструктури (наземної та повітряної) з метою забезпечення взаємодії різних видів транспорту [29, с. 79].

Інтеграція транспортних систем країн-членів є важливим елементом транспортної політики ЄС, що регулюється Регламентом (ЄС) № 913/2010. Цей документ передбачав створення європейських транспортних коридорів, які забезпечували ефективну взаємодію між різними видами транспорту та країнами. Зокрема, регламент передбачав розвиток залізничних коридорів, що з'єднували країни Східної та Західної Європи, а також інтеграцію морських та

річкових шляхів у єдину транспортну систему. У жовтні 2013 року Європейська Комісія репрезентувала новий проект розвитку транспортних мереж ЄС, метою якого є зміцнення зв'язків між країнами-членами та усунення їх ізольованості. Проект передбачає створення 15 тис. км залізничних шляхів для високошвидкісних та звичайних поїздів, 94 портів та 38 аеропортів (Див. Рис. 2.1.).

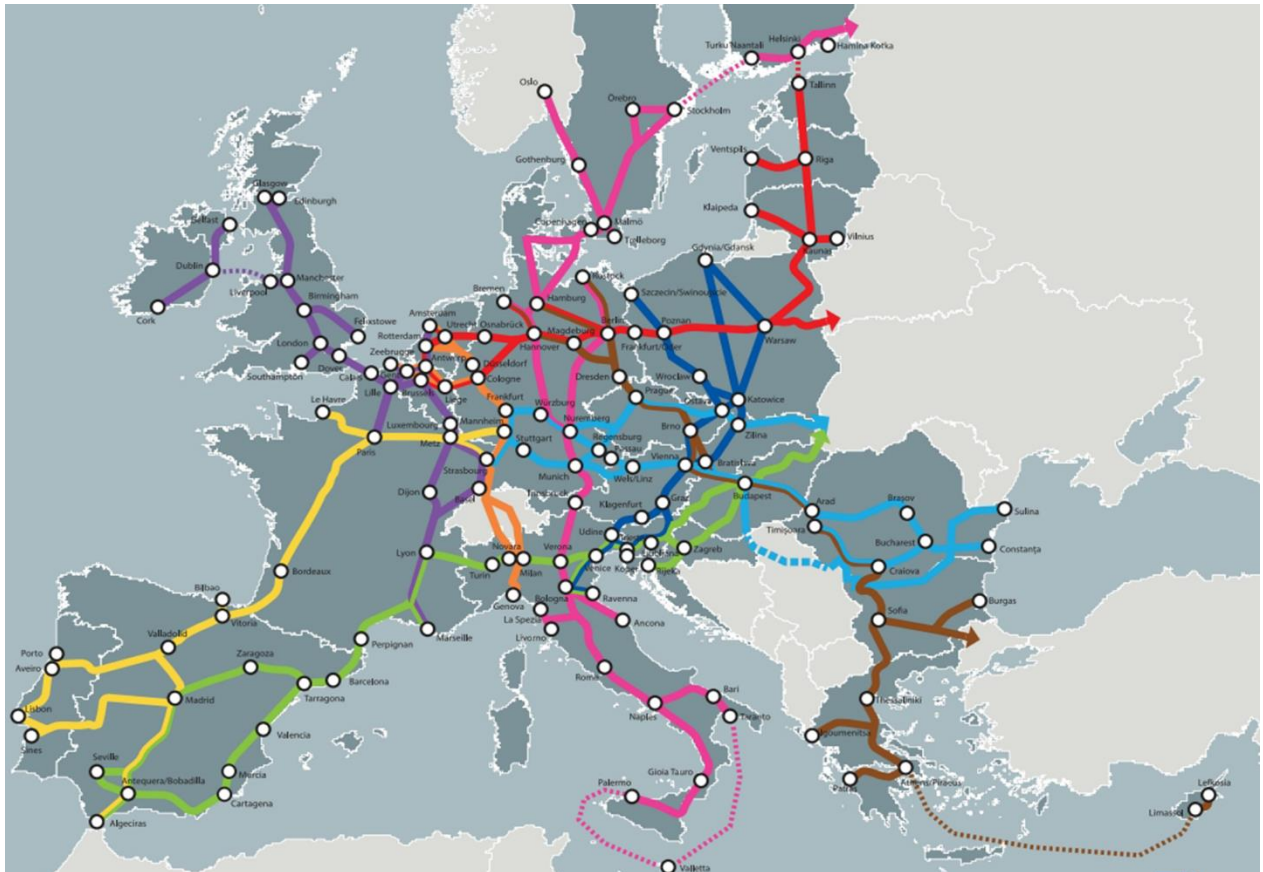


Рис.2.1. Головні транспортні коридори Європейського Союзу

Джерело: Центр транспортних стратегій [179].

Основними транспортними коридорами у межах проекту було визначено:

1. *Скандинавсько-Середземноморський коридор.* Проходить через Балтійське море з Фінляндії до Швеції. Через Німеччину, Альпи та Італію транспортна мережа поєднує великі міські центри та порти Скандинавії із промислово розвиненими центрами Південної Німеччини, Австрії та Північної Італії.
2. *Північне море – Балтійське море.* Мережа з'єднує порти східного

узбережжя Балтійського моря з портами Північного моря, пов'язуючи Фінляндію з Естонією, залучає транспортні мережі між трьома країнами Балтії, з одного боку, і Польщею, Німеччиною, Нідерландами і Бельгією – з іншого.

3. *Північне море – Середземне море.* Це мультимодальний коридор, що містить внутрішні водні шляхи в країнах Бенілюксу та Франції. Мережа проходить від Ірландії, через Нідерланди, Бельгію і Люксембург, у Середземному морі і до півдня Франції.

4. *Балтійсько-Адріатичний коридор* (найбільш важливий для транс'європейських автомобільних і залізничних мостів). З'єднує Балтійське і Адріатичне моря, через промислові райони Південної Польщі, Відня та Братислави, із Східно-альпійським регіоном і Північною Італією.

5. *Східно-середземноморський коридор.* Пов'язує морські виходи Північного, Балтійського, Чорного та Середземного морів, що дозволяє оптимізувати використання портами пов'язаних з ними морських магістралей.

6. *Рейн-альпійський коридор.* Найбільш поживлена мережа вантажних маршрутів, що проходить портами Північного моря, Роттердаму і Антверпена, в басейні Середземного моря, через Швейцарію і деякі з основних економічних центрів Рейн – Рур, Рейн – Майн – Неккар, регіонами та агломераціями Мілана в Північній Італії.

7. *Атлантичний коридор.* Зв'язує швидкісними та звичайними залізничними дорогами та внутрішніми водними шляхами західну частину Піренейського півострова через порти Гавр і Руан у Париж і далі Мангейм – Страсбург.

8. *Коридор Рейн – Дунай.* Водні шляхи Дунаю з'єднують центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта через Південну Німеччину та Відень, Братиславу, Будапешт, Прагу, Жиліну, Кошице та український кордон.

9. *Середземноморський коридор.* Автомобільні та залізничні шляхи поєднують Піренейський півострів з угорсько-українським кордоном [37, с. 49].

Як зазначає О. Сурілова, Транспортна мережа Євросоюзу будується на основі на основі новітніх технологій та інновацій – це насамперед: "підтримка

декарбонізації транспорту шляхом переходу на інноваційні та стійкі транспортні технології; стимулювання енергоефективності; підвищення безпеки та сталості руху людей і перевезення вантажів; покращення функціонування, управління, доступності, сумісності, багатомодальності та ефективності мережі, зокрема, за допомогою мультимодальних квитків та узгодження графіків поїздок; сприяння ефективним способам надання доступної та зрозумілої інформації для всіх громадян щодо взаємозв'язків, сумісності та багатомодальності; впровадження заходів мінімізації перевантаженості, шкоди здоров'ю та забруднення будь-якого виду, включно з шумами та викидами; впровадження технологій захисту та сумісних стандартів ідентифікації в мережах; запобігання змінам клімату" [172, с. 128].

У 2016 році Єврокомісія опублікувала доповідь під назвою "Європейська стратегія мобільності з низьким рівнем викидів" (COM(2016)0501), в якій пропонувала першочергові заходи для прискорення декарбонізації європейського транспорту. Стратегія зосереджувала увагу на досягненні нульових викидів, що є метою, викладеною в Білій книзі про майбутнє транспорту 2011 року, з метою адекватного внеску в досягнення цілей Паризької угоди (COP 21) [288]. Досягнення амбітної та далекосяжної мети нульового забруднення передбачало системні дії країн-членів ЄС щодо пом'якшення впливу транспорту на клімат та навколишнє середовище, зменшення викидів до зменшення забруднення повітря, води та шуму.

У листопаді 2020 року, Європарламент ухвалив постанову під назвою "Інвестиційний план сталої Європи – як фінансувати Зелений курс", до якої також включені коментарі Комітету з питань транспорту та туризму. Зокрема план Європейської комісії передбачає підтримку електромобільності (збільшення кількості автомобілів з низьким рівнем викидів у Європі у 2025 р. до 13 мільйонів та розгортання мережі зарядних станцій загальною чисельністю до одного мільйону). Також планується подальше посилення норм викидів для двигунів внутрішнього згорання, а також активізація заходів щодо зниження транспортних заторів (заторів), особливо в міських умовах. Наголошувалося,

що інтермодальні перевезення також потребують змін. Головна мета – зробити можливим переведення значної частини перевезень автомобільного транспортом (75 % всього обсягу транспортування на водні та залізничні шляхи. спроможності залізничної мережі та внутрішніх водних шляхів. Крім того, план передбачає впровадження та розвиток нових технологій та рішень, таких як: автономний транспорт, інтермодальні, системи управління дорожнім рухом, *Smart Mobility*, *Mobility as Service* та діджиталізація.

Як зазначає Девід Баністер, реалізація вищезазначених припущень Європейського зеленого курсу наразі є ключовим викликом для європейської транспортної політики. Все більше і більше людей в ЄС вимагають жити в кращому і здоровішому середовищі. Європейці стурбовані якістю повітря в містах і очікують змін у моделях мобільності та чистих транспортних засобів з точки зору виробництва та викидів. Тому багато хто бачить нагальну потребу в декарбонізації транспорту [220, с. 565-572].

На виконання рішень вищезазначеної постанови Європарламенту у грудні 2020 р. Єврокомісія представила Стратегію сталої та розумної мобільності з планом дій з 82 ініціативами, які спрямовуватимуть роботу до 2024 року. (COM(2020)0789). Стратегія встановила 10 флагманських сфер дорожньої карти переходу європейського транспорту на шлях сталого й розумного майбутнього. Сценарії, що лежать в основі стратегії, які також збігаються зі сценаріями Цільового кліматичного плану до 2030 року, показують, що при належному рівні амбіцій поєднання запропонованих політичних заходів може призвести до скорочення викидів транспорту на 90% до 2050 року. Були встановлені різні віхи, щоб проілюструвати курс європейської транспортної системи на стійку, розумну та стійку мобільність, показавши, які амбіції потрібні в майбутній політиці ЄС. Для цього пропонувалося перетворити транспортний сектор на придатний для чистої, цифрової та сучасної економіки.

Європейський Союз визначив одним зі своїх найнагальніших завдань формулювання всеосяжної стратегії сталої й розумної мобільності та

безперервну діяльність зі збільшення використання сталих та альтернативних видів палива на автомобільному, морському та повітряному транспорті увагу. У цьому контексті на перший план транспортної політики Європейського Союзу виходять зусилля щодо поширення системи торгівлі квотами на викиди на морський сектор та обмеження безкоштовних квот для авіакомпаній. Активність ЄС на міжнародних форумах в контексті переговорів щодо глобального скорочення викидів у рамках Міжнародної морської організації та Міжнародного органу цивільної авіації, задала загальний тон діяльності у цьому напрямку [272].

Ефективне використання можливостей, які пропонує автоматизована мобільність, з сильним акцентом на цифрові інновації, також залишається викликом для транспортної політики. У цьому контексті зобов'язання постійно працювати над модернізацією основних транспортних систем також має залишатися ключовим. Для того, щоб забезпечити справедливе та ефективне функціонування внутрішнього ринку транспорту ЄС, зусилля як на рівні ЄС, так і на національному рівні мають бути зосереджені на заповненні відсутніх інфраструктурних зв'язків та транс'європейських транспортних мереж. З іншого боку, горизонтальним завданням має бути забезпечення безпечного, доступного та доступного транспорту в ЄС. Оскільки транспорт продовжує розвиватися та модернізуватися, важливо переконатися, що він дешевий, надійний та доступний, особливо для людей з низькими доходами або тих, хто живе у віддалених районах.

У липні 2021 р. Єврокомісія висунула нову низку пропозицій та законодавчих оглядів у сфері декарбонізації транспорту відповідно до мети Green Deal щодо досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року зокрема:

– Пропозиція щодо перегляду Системи торгівлі квотами на викиди (EU ETS) (що охоплює авіацію та морський транспорт). Слід зазначити, що Європейський Парламент та Рада Європи досягли згоди з цього питання у квітні 2023 року, і наразі очікується лише остаточне підписання даного акту

(2021/0211A(COD)). Зміни включають більш амбітні цілі щодо скорочення викидів, система вперше застосовуватиметься до морського транспорту, поступову відмову від безкоштовних квот на викиди для авіації та промисловості з 2026 року та створення окремої EU ETS для автомобільного транспорту.

– Пропозиція щодо перегляду Регламенту про інфраструктуру альтернативних видів палива (AFIR), включаючи пакет заходів щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів палива в державах-членах ЄС, прокладаючи шлях до більшої мобільності з нульовим рівнем викидів у Європі. Попередня домовленість була досягнута під час міжінституційних переговорів з Парламентом та Радою ЄС, але рішення ще не прийнято на пленарному засіданні (2021/0223(COD)).

– Пропозиція переглянути стандарти викидів CO₂, розробити більш жорсткі обмеження викидів і поступово відмовитися від автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння до 2035 року, прокладаючи шлях для акумуляторних електромобілів. Пропозиція була погоджена Парламентом та Радою у березні 2023 року, але вона все ще дозволяє використовувати автомобілі з двигуном внутрішнього згоряння, що працюють на електронному паливі, після 2035 року. Остаточний нормативно-правовий акт підписано 19 квітня 2023 року (Регламент 2023/851) [248].

На сучасному етапі реалізації транспортної політики ЄС Комісія прагне краще реагувати на виклики, з якими стикається ЄС для модернізації європейської мережі мобільності, від розширення взаємозв'язку мультимодальних транс'європейських та регіональних транспортних мереж до декарбонізації та цифровізації транспортних послуг та інфраструктури. Очікується, що в результаті подальшої роботи над TEN-T ВВП ЄС збільшиться на 467 млрд євро та створить 840 000 нових робочих місць. Для досягнення цих цілей пропонуються нові європейські транспортні коридори, які переорієнтують географічне покриття та зв'язок поточних основних мережевих

коридорів у Західній, Центрально-Східній, Північній та Південній Європі. Комісія хоче зробити залізницю більш привабливою як для пасажирів, так і для бізнесу зокрема за рахунок введення нових стандартів швидкості 160 км/год на основних пасажирських і 100 км/год на вантажних лініях до 2030 року, з'єднання великих аеропортів із залізничними лініями далекого прямування та високошвидкісних залізниць та прискорення розвитку інфраструктура альтернативних видів палива вздовж доріг, а також у портах та аеропортах.

Пропозиція щодо Регламенту TEN-T доповнюється "Планом дій щодо розвитку міжміських та транскордонних залізничних пасажирських перевезень" та пропозицією поширити дію TEN-T на сусідні країни, такі як Україна (через переглянута пропозицію, опубліковану в липні 2022 року, з урахуванням наслідків агресивної війни Росії проти України). Парламент ухвалив проєкт звіту щодо пропозиції TEN-T у квітні 2023 року, і негайно розпочалися міжінституційні переговори з Парламентом та Радою ЄС з метою досягнення угоди в поточному законодавчому органі напередодні виборів 2024 року.

Безпека транспортних перевезень є ще одним важливим елементом транспортної політики ЄС, який регулюється низкою нормативно-правових актів. Зокрема, Регламент (ЄС) № 3922/91 [242] встановлював єдині стандарти безпеки для цивільної авіації, тоді як Директива 2008/68/ЄС [230] регулювала перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та водним транспортом з метою мінімізації ризиків для життя та здоров'я людей, а також забезпечення стабільності транспортних потоків. Крім того, ЄС активно розвивав систему управління безпекою на основі сучасних технологій, таких як автоматизовані системи контролю та моніторингу.

Сучасна транспортна політика ЄС також має чітко окреслений соціальний аспект. Зокрема, відповідно до Регламенту (ЄС) № 561/2006 для всіх країн-членів європейської спільноти встановлено єдині норми щодо робочого часу водіїв, що забезпечувало безпеку на дорогах та запобігало перевищенню норм праці [227]. Крім того, ЄС підтримує розвиток громадського транспорту, який

регулюється Директивою 2007/46/ЄС [239], що встановлювала стандарти якості послуг для пасажирів та окреслювала механізми й форми забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, що є важливим елементом соціальної інклюзії.

Станов на початок другої половини 2023 р. Єврокомісія працює над регламентом "CountEmissions EU", що має встановити загальну основу для розрахунку та звітності про викиди парникових газів, пов'язаних з транспортом, які можуть застосовуватися як до пасажирського, так і до вантажного транспорту. Більш чітка інформація про викиди транспорту допоможе постачальникам послуг відстежувати та зменшувати викиди, підвищить ефективність їхніх транспортних послуг та дозволить клієнтам обирати найбільш екологічні варіанти. У цей же період Єврокомісія планує прийняти Регламент, який пропонує заходи для кращого управління та координації пропускнуої спроможності залізниць. Це збільшить частку залізниць в транспорті та зробить транспорт в ЄС більш стійким та ефективним.

В цілому за матеріалами даного підрозділу можемо стверджувати, що історичний генезис нормативно-правових актів транспортної політики Європейського Союзу відображає еволюцію підходів до управління транспортною системою, починаючи від перших кроків інтеграції в 1950-х роках до сучасних стратегій, спрямованих на декарбонізацію та цифровізацію транспорту. Основні принципи цієї політики включають розвиток інфраструктури, екологічну стійкість, безпеку перевезень та соціальну інклюзію, що відображається у низці нормативно-правових актів. Водночас транспортна політика ЄС є важливим інструментом для досягнення стратегічних цілей, таких як декарбонізація економіки та створення єдиного європейського транспортного простору.

2.3 Суб'єкти публічного управління та регулювання транспортної галузі Європейського Союзу

Транспортна галузь Європейського Союзу є однією з найважливіших складових економічної інтеграції, що забезпечує рух товарів, послуг та людей через кордони країн-членів. Ефективні формування й реалізація транспортної політики, управління та регулювання цієї галузі вимагає участі відповідних суб'єктів, до яких, насамперед, належать інституції Європейського Союзу, національні уряди, місцеві органи влади, а також приватний сектор та спеціалізовані міжнародні організації, котрі бере активну участь у розвитку транспортної сфери. Зокрема, ЄС бере активну участь формуванні глобальних стандартів у транспортній галузі через співпрацю з такими впливовими загальносвітовими організаціями, як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) [211] та Міжнародна морська організація (IMO) [222]. Саме ці дві впливові організації встановлюють стандарти безпеки та екологічні вимоги для повітряного та морського транспорту, які потім інтегруються у законодавство ЄС (наприклад, Регламент (ЄС) № 3922/91 [226], який регулює стандарти безпеки для цивільної авіації, був розроблений на основі рекомендацій ICAO).

Кожен із цих суб'єктів має свої функції, повноваження та зони відповідальності, що в сукупності забезпечують стабільне функціонування транспортної системи ЄС. Так, ключовим суб'єктом публічного управління та регулювання транспортної галузі виступає Європейська комісія, яка є виконавчим органом ЄС, й відіграє ключову роль у формуванні транспортної політики: розробляє законодавчі пропозиції, контролює їх виконання та забезпечує координацію дій між країнами-членами.

Зокрема, Європейська комісія відповідає за реалізацію Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T), яка є основним інструментом для інтеграції транспортних систем країн ЄС. Ця мережа включає автомобільні, залізничні, водні та повітряні шляхи, що забезпечують ефективний рух товарів і пасажирів. У свою чергу Європейський парламент та Рада Європейського Союзу затверджують законодавчі акти, які регулюють різні аспекти транспортної

діяльності, включаючи стандарти безпеки, екологічні вимоги та правила конкуренції. Наприклад, Регламент (ЄС) № 1315/2013 [266], який регулює розвиток TEN-T, був прийнятий саме за участю цих інституцій. Крім того, Європейський парламент здійснює контроль за діяльністю Європейської комісії, що забезпечує прозорість та відкритість у процесі прийняття рішень.

На національному рівні уряди країн-членів ЄС відповідають за будівництво та експлуатацію транспортної інфраструктури, розробку національних стратегій розвитку транспорту та забезпечення дотримання європейських стандартів. На регіональному та місцевому рівні муніципальні органи публічної влади відповідають за планування транспортної інфраструктури, управління громадським транспортом та забезпечення екологічної стійкості, а також беруть участь у реалізації європейських програм, таких як Європейський фонд регіонального розвитку (EFRD), який фінансує проекти, спрямовані на розвиток транспортної інфраструктури в регіонах.

Компанії, які займаються перевезеннями, будівництвом інфраструктури та наданням транспортних послуг, як ключові стейкхолдери відіграють важливу роль у реалізації транспортної політики ЄС. В цілому приватний сектор, як суб'єкт у розвитку транспортної галузі ЄС, забезпечує інвестиції, інновації та ефективне управління транспортно-логістичними підприємствами й транспортною інфраструктурою.

Можна з усією впевненістю стверджувати, що в Євросоюзі діє доволі струнка комплексна інституціональна система взаємозв'язку і взаємодії суб'єктів публічного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту, функціонування транспортної сфери та формування й реалізації публічної транспортної політики. Зазначена система має трирівневий характер (загальносвітовий, наддержавний та національний) з багатоскладовою інтегративною секторальною структурою кожного з цих рівнів (сектор державного управління; бізнес-сектор; сектор громадсько-професійний; науковий сектор та сектор громадсько-самоврядний) із загальною функціональною спрямованістю на створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 року (Див. Рис. 2.2.).

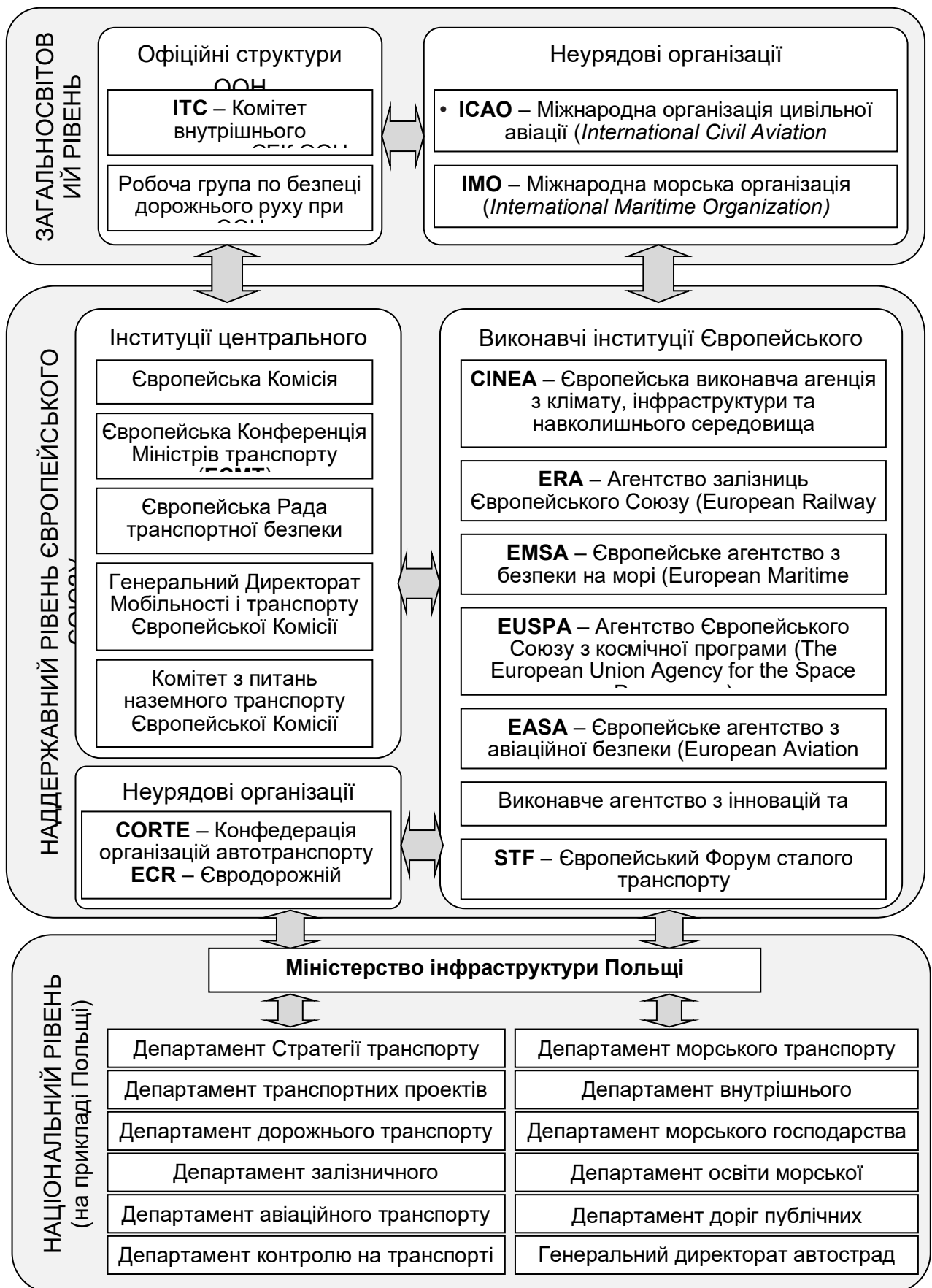


Рис. 2.2. Комплексна модель системи взаємозв'язку і взаємодії суб'єктів публічного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту ЄС

Джерело: Доробок автора

Далі коротко охарактеризуємо ці ключові інституції публічного управління та регулювання відносин на транспорті, діяльності транспортних підприємств та формування й реалізації транспортної політики в світі та на теренах Європейського Союзу.

Як це видно з Рис. 2.2. до цієї системи входять наднаціональні європейські (від Європейського парламенту й Європейської Комісії до Виконавчих Агенцій ЄС), національні урядові інституції (на чолі з Міністерствами транспорту), численні міжнародні спеціалізовані й фахові організації, що діють у тісному співробітництві з такими структурами Організації Об'єднаних Націй як Комітет внутрішнього транспорту ООН, та спеціальна Робоча група по безпеці дорожнього руху при ООН.

Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії (Inland Committee United Nations Economic Commission for Europe, ITC UN ECE) є галузевим комітетом Організації Об'єднаних Націй зі співробітництва у сфері внутрішнього транспорту. Стратегічного значення діяльності даного комітету надає той факт, що економічний розвиток та інтеграція країн ЄЕК ООН потребують міжнародних перевезень і, відповідно, міждержавного співробітництва. Головною метою такого співробітництва є полегшення та розвиток міжнародних перевезень і, водночас, підвищення їх безпеки та впливу на навколишнє середовище. В рамках цього комітету створено кілька допоміжних органів, що спеціалізуються на певних конкретних сферах міжнародного регулювання транспортної сфери:

- Робоча група з безпеки дорожнього руху (WP.1)
- Робоча група з питань автомобільного транспорту (СК.1)
- Робоча група з питань залізничного транспорту (СК.2)
- Робоча група з питань внутрішнього водного транспорту (СК.3)
- Робоча група з комбінованих перевезень (WP.24)
- Робоча група з митних питань, що впливають на транспорт (WP.30)
- Робоча група з питань перевезення небезпечних вантажів (WP.15)
- Робоча група з питань транспортування швидкопсувних харчових продуктів (WP.11)

- Робоча група з транспортних тенденцій та економіки (WP.5)
- Робоча група з транспортної статистики (WP.6)
- Всесвітній форум з гармонізації правил дорожнього руху (WP.29) [248].

Даний структурний підрозділ Комітету є унікальним на глобальному рівні. У роботі Всесвітнього форуму приймають участь шість спеціалізованих робочих груп, що охоплюють конкретні сфери регулювання автотранспортних засобів. Ще одним з унікальних та всеосяжних в глобальному вимірі структурним підрозділом цього Комітету є Робоча група з безпеки дорожнього руху, основним завданням якої є моніторинг стану виконання та перегляд міжнародних Конвенцій, Договорів, Резолюцій та Рекомендацій в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (таких нормативно-правових документів наразі налічується близько 20-ти). Робоча група WP.1 здійснює облік та аналіз міжнародної статистики аварійності на основі якого розробляє проекти міжнародних ініціатив в сфері безпеки дорожнього руху. Правові інструменти Комітет внутрішнього транспорту визнаються "незамінними для розвитку ефективних, узгоджених та інтегрованих, безпечних та стійких систем внутрішнього транспорту" [248].

Надзвичайно авторитетними й впливовими на загальносвітовому рівні є такі спеціалізовані міжнародні організації Організації Об'єднаних Націй як Міжнародна організація цивільної авіації та Міжнародна морська організація. Так, ІКАО, яка була заснована Конвенцією ООН про міжнародну цивільну авіацію Чикаго 7 грудня 1944 року, є наразі найважливішою авіаційною міжнародною організацією зі штаб-квартирою в Монреалі. Сьогодні ІКАО надає допомогу 193 державам світу у розробці та прийнятті стандартів, практики та політики у сфері польотів міжнародної цивільної авіації [211].

ІКАО є визнаним законодавцем принципів і стандартів безпеки, ефективності та регулярності повітряного транспорту, планування та розвитку повітряного транспорту. Організація тісно співпрацює з США, ЄС та іншими країнами світу у таких сферах, як: підтримання регулярного діалогу з питань безпеки; сприяння прозорості шляхом регулярного обміну даними та

інформацією, що мають відношення до безпеки та взаємного доступу до баз даних; організації безпекових заходів; взаємне визнання результатів Програми аудиту глобального нагляду за безпекою ІКАО (USOAP) та інспекції зі стандартизації; моніторингу й аналізу відповідності стандартам ІКАО; застосування рекомендованих практик країнами; співробітництво з питань регулювання та стандартизації; розробка та спільне використання проектів та програм технічної допомоги; сприяння співробітництву на регіональному рівні; обмін експертами та навчання.

(Міжнародна морська організація – International Maritime Organization) є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй, яка займається виключно морськими справами, зокрема безпекою на морі та запобіганням забрудненню морського середовища суднами. Організація розпочала свою діяльність 17 березня 1958 року, в день набуття чинності Конвенції про міждержавну морську консультативну організацію (ІМКО), прийнятої ООН 6 березня 1948 року. Цілі ІМО досягаються шляхом широкого обміну інформацією, аналізом та концепціями рішень у рамках комітетів, підкомітетів, робочих груп та інших органів ІМО, а також шляхом розробки та прийняття міжнародних угод, визначення вимог та рекомендацій у резолюціях та циркулярах, а також надання інформаційних та консультативних послуг державам-членам у рамках технічного співробітництва [222].

На рівні Європейського Союзу головною інституцією, яка ухвалює нормативно-правові акти найвищого рівня в сфері регулювання транспорту та формування спільної транспортної політики ЄС є Європейський парламент. Саме Європарламент ухвалював усі "Білі книги" з транспортної політики співтовариства в яких закріпив стратегічні орієнтири сталого розвитку як основи транспортної політики ЄС, визначив її стандарти та поставив завдання створення інтегрованої глобальної транспортної системи євроспільноти. Парламент проводить політику активної підтримки лібералізації транспортних ринків та моделі сталої мобільності, наголошуючи на необхідності їх поєднання з комплексною гармонізацією соціальних, фінансових, технологічних

стандартів та стандартів безпеки на транспорті. Парламент ухвалив низку ключових резолюцій в сфері регламентування принципів і стандартів на транспорті, найважливішою з яких є "Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи" [289].

В зазначеній резолюції Європейський Парламент схвалив десять цілей конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи Євросоюзу на 2030 та 2050 роки. Зокрема, наголос поставлено на важливості розробки й впровадження нових стійких видів палива та силових установок, необхідності вдвічі скоротити кількість автомобілів зі звичайним двигуном у міському транспорті до 2030 року аж до повного усунення їх з міст до 2050 року, необхідності досягнення рівня 40% використання низьковуглецевого палива в авіації та необхідності скорочення викидів від суднового рідкого палива на 40% до 2050 року. Також поставлено завдання оптимізації ефективності мультимодальних логістичних ланцюгів, насамперед, кількісного збільшення використання більш енергоефективних видів транспорту. Також заплановано до 2030 року розширити європейську мультимодальну базову мережу TEN-T та досягти її високої якості й потужності до 2050 року [289].

Європейська конференція міністрів транспорту (ECMT – European Conference of Ministers of Transport) була заснована на основі Міжнародної конвенції з проблем західноєвропейського транспорту у Брюсселі 17 жовтня 1953 року. Зважаючи на те, що участь міністрів країн ЄС у конференціях ECMT є більш політичною (вони лише обговорюють та ухвалюють заздалегіть підготовлені політичні документи) основним робочим органом ECMT є "Генеральний Директорат Мобільності і транспорту Європейської Комісії". Ключовими напрямками діяльності Європейської конференції міністрів транспорту та її Генерального директорату є:

- розробка та реалізація програм і заходів досягнення раціонального розвитку та ефективної організації внутрішніх (в рамках ЄС) перевезень міжнародного значення;

- здійснення заходів щодо раціонального розвитку та ефективного використання європейського транспорту міжнародного значення;

- координація діяльності, налагодження співпраці з міжнародними організаціями, зорієнтованими на проблематику європейського транспорту.

Європейська рада транспортної безпеки (ETSC – European Traffic Safety Council) займається розробкою програм щодо зниженням аварійності на транспорті в Європі, просуває їх від професійних дослідницьких організацій до політиків ЄС та урядів європейських країн. Однією з основних сфер діяльності є забезпечення експертної підтримки розробки конкретних заходів та методик по проблемах БДР для Європейської Комісії, Європейського Парламенту та країн-членів ЄС. Більшість проектів об'єднано в одній програмі PIN, яка пропонує комплекс заходів та підходів в кожній окремо взятій країні з врахуванням її особливостей [38, с. 58].

Комітет з питань наземного транспорту Європейської Комісії розробляє нормативні акти та рекомендації, спрямовані на забезпечення юридичної, організаційної та технічної структури розвитку міжнародних видів автомобільного та залізничного транспорту, внутрішніх водних шляхів та комбінованих перевезень в Європі. Нормотворча робота Комітету спільно з країнами-учасниками зосереджена на розробці правових інструментів для розвитку ефективних, інтегрованих і безпечних пан'європейських транспортних систем, зокрема це: спрощення кордонів, небезпечні вантажі, євразійське сполучення, внутрішній водний транспорт, інтермодальні перевезення, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, безпека тунелів, транспортна безпека.

На інституційному рівні власне Європейського Союзу функціонує низка офіційних структур публічного управління та адміністрування у сфері транспорту. Серед них найважливішими є наступні:

1. Європейська виконавча агенція з клімату, інфраструктури та навколишнього середовища (European Climate, Environment and Infrastructure Executive Agency – CINEA) свою сучасну назву отримала у 2021 році, а в

попередні часи ця агенція називалася спочатку "Виконавче агентство транс'європейської транспортної мережі" (Trans-European Transport Network Executive Agency – TEN-T EA), створене рішенням Європейської Комісії (2007/60/ЄС) від 26 жовтня 2006 року, а від у 2013 року – "Виконавчу агенція з інновацій та мереж" (Innovation and Networks Executive Agency (INEA).

Першопочаткове завдання цієї інституції полягало в управлінні коштами Співтовариства для програм та проектів розвитку транс'європейської транспортної мережі. Ці проекти охоплюють усі види транспорту – повітряний, залізничний, автомобільний, морський, а також логістичні та інтелектуальні транспортні системи, і в них беруть участь усі держави-члени ЄС. Зараз, будучи правонаступником TEN-T EA та INEA, Агентство продовжує керувати поточними проектами ЄС, водночас йому довірено управління новими програмами Євросоюзу на суму понад 50 мільярдів євро на період 2021-2027 років, які забезпечують необхідні дії для досягнення кліматичної нейтральності в Європі до 2050 року Таким чином Європейській виконавчій агенції з клімату, інфраструктури та навколишнього середовища довірено фінансово-політичний портфель Євросоюзу, який визначає чітку роль агенції як ключової інституції щодо підтримки Європейського зеленого курсу [241].

2. Агентство залізниць Європейського Союзу (European Railway Agency – ERA) є рушійною силою європейської політики модернізації залізничного транспорту. Той факт, що в 28 державах-членах існують несумісні технічні правила та правила національної безпеки, суттєво обмежує розвиток залізничного сектору. Завдання Агентства полягає в тому, щоб поступово наближати ці правила та розробляти єдині методи та цілі безпеки для європейської залізничної системи в цілому. Залізниця має бути повністю включеною в європейські моделі транспорту та мобільності завдяки її високим екологічним показникам: високій енергоефективності та низьким зовнішнім ефектам, стійкому розвитку та збереженню високого рівня безпеки. Відтак місією Агентства проголошено "перетворення залізниці на основу глобальної

транспортної європейської системи мультимодального транспорту та мобільності у контексті Європейського "зеленого курсу" [238].

3. Європейське агентство з безпеки на морі (European Maritime Safety Agency – EMSA) засноване відповідно до Регламенту (ЄС) No 1406/2002 Європейського Парламенту та Ради Європи від 27 червня 2002 року. Метою Агентства є забезпечення високого, єдиного та ефективного рівня морської безпеки, охорони на морі, запобігання та реагування на забруднення, спричинене суднами, а також реагування на забруднення моря, спричинене нафтогазовими установками. EMSA опікується загальною ефективністю морського руху й морського транспорту та сприяє створенню Європейського морського транспортного простору без бар'єрів.

Місією EMSA проголошується служіння морським інтересам ЄС для безпечного, захищеного, зеленого та конкурентоспроможного морського сектору, для чого Агентство працює над морською безпекою, безпекою клімату й навколишнього середовища; проблемами та завданнями єдиного ринку транспортних перевезень як постачальник послуг для держав-членів, так і як інноваційний надійний партнер і центр знань для європейського морського кластеру та потенційно за його межами [279].

4. Агентство Європейського Союзу з космічної програми (The European Union Agency for the Space Programme – EUSPA), яке до 2021 року мало назву "Європейське агентство навігаційних супутникових систем" (GSA), надає безпечні та захищені європейські супутникові навігаційні послуги, сприяє комерціалізації даних і послуг, керуючи супутниковими системами Galileo, EGNOS і Copernicus, бере участь у безпечному супутниковому зв'язку (GOVSATCOM & IRIS2) та автомобільній GSM-навігації, сприяє підготовці до комерціалізації систем з метою забезпечення управління транспортом програмами штучного інтелекту. EUSPA також відповідає за акредитацію безпеки всіх компонентів космічної програми ЄС. Сприяючи інноваціям у космічному секторі та вище та співпрацюючи з космічним співтовариством ЄС,

EUSPA робить внесок у Європейську зелену угоду та цифровий перехід, підвищує безпеку та захист Союзу, а також зміцнює автономію та стійкість [242].

5. Європейське агентство з авіаційної безпеки (European Aviation Safety Agency – EASA) засноване відповідно до Регламенту (ЄС) No 1592/2002 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2002 року для виконання конкретних завдань з нагляду та правозастосування у сфері авіаційної безпеки. Агентство є надзвичайно важливим гравцем на європейській арені та ключовою частиною стратегії Європейського Союзу щодо впровадження та підтримання високого єдиного рівня безпеки цивільної авіації в Європі. Сфера діяльності EASA включає: авіап перевезення, ліцензування екіпажу, дозвіл операторів третіх країн, аеродроми та управління повітряним рухом, аеронавігаційне обслуговування. У 2018 році відбулося розширення обов'язків Агентства за рахунок включення до його зони відповідальності дронів, міської повітряної мобільності та кібербезпеки. Це останнє оновлення також посилило роль Агентства в захисті навколишнього середовища, міжнародному співробітництві та дослідженнях і розробках [237].

6. Виконавче агентство з інновацій та мереж (Innovation and Networks Executive Agency – INEA) існувало з 2013 по 2021 рр. Воно було створене Європейською Комісією для запуску механізму об'єднання Європи як частина програми "Горизонт 2020" задля публічного управління заміною застарілих програм Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та реалізації як власне програми "Горизонт 2020", так і програми "Об'єднання Європи" (Connecting Europe Facility). До кола компетенцій та відповідальності Агентства входили транспорт, енергетика та цифрові телекомунікації. У березні 2021 року це агентство було об'єднано з Виконавчим агентством Транс'європейської транспортної мережі й після злиття об'єднана структура Європейської Комісії отримала назву "Європейська виконавча агенція з клімату, інфраструктури та навколишнього середовища" (European Climate, Environment and Infrastructure Executive Agency – CINEA).

7. Європейський Форум сталого транспорту (Sustainable Transport Forum – STF) утворений Європейською Комісією 23 квітня 2015 року на виконання Директиви 2014/94/ЄС. Форум було створено для надання допомоги Єврокомісії в реалізації програм ЄС, спрямованих на розгортання інфраструктури альтернативних видів палива для сприяння цілям Європейського Союзу в галузі енергетики та клімату. STF служить платформою для структурного діалогу, обміну технічними знаннями, співпраці та координації між державами-членами Союзу та відповідними державними та приватними зацікавленими сторонами. Хоча Європейський Форум сталого транспорту було створено на конкретні завдання та конкретний п'ятирічний період (до 1 січня 2021 року), його діяльність була визнана ефективною, а оскільки проблеми, на вирішення яких була заснована дана інституція в цілому світі лише погіршилися, то Європейська Комісія своїм Рішенням C(2020)8535 продовжила термін дії STF до 31 грудня 2030 року [278].

Серед неурядових організації Європейського Союзу, діяльність яких зосереджена на транспорті варто виокремити міжнародну некомерційну Конфедерацію організацій автомобільного транспорту (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement – CORTE), засновану в 1997 році як неформальна група експертів під першонаочною назвою Grupa Enforcers UE. У початковому періоді своєї роботи з 1997 по 1999 рік Група займалася визначенням потреб інспекторів автомобільного транспорту у сфері соціального законодавства на рівні ЄС та на міжнародному рівні. Згодом групу CORTE стали регулярно залучати до розробки нормативно-правових актів, що регулюють впровадження та використання тахографів у Європі – як аналогових, так і цифрових. На сьогоднішній день Конфедерація організацій з контролю за дорожнім транспортом перетворилася на провідну міжнародну (некомерційну) організацію, яка об'єднує національні органи влади, транспортні асоціації та транспортні компанії для сприяння співпраці, підтримки нормативної еволюції та гармонізації правил, проведення досліджень і сприяння розумному застосуванню [229].

Ще однією впливовою міжнародною організацією, що об'єднує служби контролю за дорожнім транспортом європейських країн, що співпрацює з метою підвищення безпеки дорожнього руху, добросовісної конкуренції та умов праці на автомобільному транспорті є заснований у 1994 році країнами Бенілюксу Євродорожній контроль (European Controle Route – ECR). Євродорожній контроль являє собою об'єднання європейських транспортних інспекційних служб, які разом працюють над підвищенням безпеки дорожнього руху, сталого розвитку, чесної конкуренції та умов праці на автомобільному транспорті за допомогою діяльності, пов'язаної з дотриманням існуючих правил [217]. ECR організаційно складається з чотирьох груп, діяльність яких зосереджена навколо чотирьох ключових напрямків:

Скоординовані транскордонні перевірки. Цей напрямок координації процедур транскордонних придорожніх інспекцій реалізує робоча група ECR-Control;

Обмін інформацією щодо правозастосування. Даною сферою опікується група ECR-TWG (Tacho Web Group), яка тісно співпрацює з Європейською мережею дорожньої поліції (European Traffic Police Network) насамперед в частині проблем, пов'язаних з використовуваною сьогодні записуючою апаратурою, наприклад, питання несанкціонованого втручання в роботу записуючої апаратури (автомобільних тахографів);

Освіта та навчання. В рамках цього напрямку діє робоча група; ECR-Training, яка займається організації тренінгів для інспекторів у рамках двосторонніх та багатосторонніх програм обміну, а також тематичних семінарів. Метою цих заходів є підвищення безпеки на європейських дорогах шляхом запровадження єдиних процедур інспектування для покращення роботи інспекторів.

Гармонізація. Тут діє група ECR-Harmonie, яка відповідає за розробку та реалізацію скоординованої контрольної діяльності на транспорті між державами-членами та іншими зацікавленими сторонами [217]. Йдеться про

транспозиції та тлумачення європейського законодавства, узгодження рівню штрафних санкцій у державах-членах ЄС через запровадження єдиного підходу, сприяння застосуванню найкращих практики у сфері контрольної діяльності на автомобільному транспорті, тощо.

Аналогічною до Євродорожнього контролю міжнародною громадсько-експертною організацією, що займається тими самими проблемами, тільки не на дорожньому транспорті, а у сфері організації повітряного руху у європейському регіоні є заснований у 1960 році "Євроконтроль" (European Organisation for the Safety of Air Navigation – EUROCONTROL). Хоча Євроконтроль не є агентством Європейського Союзу, ЄС делегував цій організації частину своїх правил Єдиного європейського неба, зробивши його центральною інституцією з координації та планування управління повітряним рухом для всієї Європи. На даний момент організація налічує понад 40 держав-членів, у повітряному просторі яких координує й планує управління повітряним рухом. Це включає в себе роботу з національною владою, постачальниками аеронавігаційного обладнання, цивільними і військовими користувачами повітряного простору, аеропортами та іншими організаціями. Діяльність Євроконтролю включає в себе стратегічне і тактичне управління потоками, підготовку диспетчерів, регіональний контроль повітряного простору, безпечні технології та процедури та збір аеронавігаційних зборів. Такий значний обсяг роботи покладається на майже дві тисячі співробітників, а річний бюджет організації перевищує півмільярда євро [240].

Крім зазначених вище своє вагоме місце серед суб'єктів публічного управління та регулювання у розвитку транспортної галузі ЄС займають спеціалізовані наукові установи та дослідницькі центри, що здійснюють дослідження, спрямовані на підвищення ефективності транспортної системи, розробку інноваційних технологій та аналіз впливу транспорту на навколишнє середовище. Наприклад, Європейський інститут інновацій і технологій (EIT) підтримує проекти, спрямовані на розвиток електричного транспорту,

автономних транспортних засобів та цифрових платформ для управління логістичними потоками. Крім того, наукові установи беруть участь у розробці стратегічних документів, таких як Біла книга з транспорту, що забезпечує наукову обґрунтованість транспортної політики ЄС.

У тісній співпраці й координованості з усіма вищезгаданими міжнародними інституціями на рівні держав-членів Європейського Союзу співпрацюють національні органи публічного управління та адміністрування у сфері реалізації спільної транспортної політики ЄС. Розглянемо основні такі інституції та їх функції на прикладі Польщі.

Головним суб'єктом формування та реалізації транспортної політики Польщі є Міністерство інфраструктури, створене у сучасному вигляді у 2018 році після неодноразових реорганізацій польського Кабінету Міністрів у 2015-му, 2013-му, 2006-му та 2001 роках. У складі міністерства безпосередньо завдання реалізації транспортної політики Польщі та Європейського Союзу покладаються на наступні Департаменти, та Управління:

- Департамент Стратегії розвитку транспорту;
- Департамент транспортних проектів ЄС;
- Департамент дорожнього транспорту;
- Департамент залізничного транспорту;
- Департамент авіаційного транспорту;
- Департамент морського транспорту;
- Департамент водного господарства та внутрішнього судноплавства;
- Департамент морського господарства;
- Департамент морської освіти;
- Департамент контролю на транспорті;
- Департамент доріг публічних (автомобільних доріг загального користування);
- Генеральний директорат доріг державних та автострад.

Місією Міністерства інфраструктури визначено створення та реалізацію державної політики у сфері польської транспортної системи, морського та

водного господарства, відбудову суднобудівної галузі, підвищення безпеки на транспорті, а також надання громадянам Республіки Польща доступу до сучасної інфраструктури та високоякісних послуг сталої транспортної системи.

Серед Стратегічних цілей, поставлених перед Міністерством до реалізації в контексті нашого дослідження варто виокремити наступні:

- сталий розвиток сучасної та безпечної транспортної інфраструктури, будівництво, модернізація, обслуговування та захист доріг загального користування, включаючи автомобільні дороги, залізниці, аеропорти, морські порти та навігаційну інфраструктуру;

- покращення транспортної доступності Польщі через, серед іншого, впровадження основних транспортних коридорів та підтримка розвитку транспортних послуг;

- створення правил і системних рішень щодо автомобільних, залізничних, повітряних, морських і внутрішніх пасажирських і вантажних перевезень і здійснення транспортної діяльності шляхом розробки проектів нормативно-правових актів і законодавчих документів, участі в міжнародних структурах і організаціях, укладення двосторонніх угод, тощо;

- діяльність з підвищення конкурентоспроможності польського транспорту шляхом упровадження сучасних технічних і технологічних рішень, включно з використанням альтернативних видів палива;

- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту разом із покращенням доступу до залізничної інфраструктури, впровадження та нагляд за залізничною інвестиційною діяльністю для протидії транспортній відчуженості окремих регіонів Польщі;

- завершення основних транспортних коридорів автострад і швидкісних доріг у Польщі – з особливим акцентом на всій стратегічній мережі доріг, визначеній на європейському рівні трансєвропейських транспортних коридорів;

- стратегічне збільшення пропускної здатності існуючих транспортних коридорів шляхом відведення надмірного дорожнього руху від міст через будівництво об'їзних шляхів на національних дорогах;

- постійне підвищення якості та безпеки національної мережі доріг шляхом забезпечення стабільного структурного та поточного утримання доріг і автострад;

- ефективний і сталий розвиток та оптимальне використання морського та річкового економічного потенціалу Польщі, а також створення умов для раціонального ведення водного господарства країни, включаючи співпрацю з транскордонними водними комісіями [255].

Підводячи ризик під коротким аналізом основних суб'єктів публічного управління та адміністрування формуванням та реалізацією транспортної політики Європейського Союзу, можна зробити висновок, що така політика має усі ознаки системності й носить дійсно спільний взаємоузгоджений та взаємоскоординований характер.

Спільна транспортна політика Європейського Союзу може бути визначена як "рішення, правила, заходи, прийняті спільними інститутами, органами та установами ЄС та впроваджені інституціями Євросоюзу разом з державами-членами, які спрямовані на ефективне функціонування транспортної системи ЄС та транс'європейських транспортних мереж, сталого розвитку та зміцнення економічної, соціальної й територіальної згуртованості ЄС" [172, с. 126]. При цьому найважливішими напрямками консолідованої діяльності інституцій ЄС у транспортній науковці визначають наступні: підвищення конкурентоспроможності транспорту та ефективності перевезень; лібералізація ринку перевезень; розвиток транс'європейських мереж; запровадження інтегрованих транспортних систем та транспортної логістики; покращення умов праці транспортників; поліпшення якості транспортних послуг; гарантування безпеки на всіх видах транспорту; охорона довкілля [197, с. 46].

Спільна транспортна політика публічних та неурядових інституцій європейської спільноти сприяє загальному соціально-економічному розвитку держав-членів ЄС, забезпечує ефективне функціонування галузей національного господарства, служить інструментом внутрішньої та міжнародної мобільності, взаємовигідного обміну товарами та послугами.

За останнє десятиліття в процесі реалізації спільної транспортної політики Євросоюзу спільними зусиллями країн-членів, наддержавних інституцій ЄС та міжнародних фахових, експертних, наукових громадських організацій було досягнуто важливих політичних домовленостей з низки складних транспортних питань, таких як: підвищення рівня конкурентоспроможності транспорту, фінансування транс'європейських транспортних мереж, гармонізація правил у транспортному секторі, єдині правила щодо безпеки наземного та морського транспорту, цивільної авіації та авіаційного обслуговування, розгортання процесів цифровізації для зменшення адміністративного навантаження та систем штучного інтелекту в управлінні транспортними засобами й контролю за транспортним рухом, що має стати основними орієнтирами європейської інтеграції України та дороговказом у діяльності українських органів публічного врядування з імплементації європейських норм, стандартів та правил у транспортній галузі.

Висновки до розділу 2

Проведене у даному розділі дослідження дає підстави для виокремлення наступних положень та узагальнень:

У розділі на основі визначення характерних особливостей функціонування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в світі та Європейському Союзі виокремлено три найбільш автентичні моделі такої політики: північно-американська (або федералістична); східно-азіатська (або централізована) та європейська (або інтегрована).

Зазначено, що принциповою відмінністю північно-американської моделі державної політики розвитку транспортної галузі (характерної для США, Канади та Австралії) є здійснення публічного управління транспортом на трьох рівнях: федеральному, регіональному (штатному) та муніципальному, де до компетенцій федерального рівня є формулювання стратегічних цілей, пов'язаних з безпекою, економічною силою, власним капіталом, кліматом,

трансформацією та організаційною досконалістю. Для реалізації цих цілей створено низку спеціалізованих агентств, таких як Федеральна адміністрація залізниць, Федеральна адміністрація цивільної авіації та Федеральна адміністрація автомобільних доріг.

Східно-азіатська модель транспортної політики, яка найяскравіше представлена у Японії та Китаї, характеризується активним використанням інноваційних технологій та агресивною інвестиційною політикою. У Японії транспортна політика спрямована на розвиток надшвидкісних залізниць, таких як "Сінкансен", які стали символом технологічного прогресу країни. Китай, у свою чергу, активно інвестує у розвиток транспортної інфраструктури, зокрема швидкісних залізниць, автомобільних доріг та аеропортів, що дозволяє йому займати провідні позиції у світовій транспортній системі. Китайський уряд також розробляє стратегічні плани розвитку транспортного комплексу, які включають стимулювання інновацій, інтеграцію різних видів транспорту, підвищення якості послуг та забезпечення екологічної безпеки.

Європейська модель транспортної політики, яка є ключовою для України у контексті євроінтеграції, характеризується інтеграцією транспортних систем країн-членів ЄС та спрямованістю на досягнення цілей сталого розвитку. Основні документи, що визначають напрямки транспортної політики ЄС, включають Білу книгу з транспорту, яка передбачає зменшення викидів парникових газів, перехід до альтернативних джерел енергії та створення єдиного європейського транспортного простору. У рамках цієї моделі країни-члени ЄС реалізують національні транспортні політики з урахуванням своїх особливостей. Наприклад, у Німеччині та Франції публічне управління транспортною галуззю здійснюється через спеціалізоване Міністерство транспорту, яке координує діяльність різних видів транспорту та забезпечує інтеграцію транспортної інфраструктури, а в Італії основним інструментом державної транспортної політики є національний фонд транспорту, який фінансує проекти розвитку громадського транспорту.

В рамках європейської моделі визначено, що транспортна галузь ЄС є

ключовим елементом економічної інтеграції та основою єдиного ринку, сприяючи створенню мільйонів робочих місць та складаючи вагомий відсоток внутрішнього валового продукту країн-членів, забезпечуючи безперешкодний рух товарів, послуг та людей через кордони країн-членів. Водночас транспортна інфраструктура як інтегральна складова транспортної системи ЄС визначається як матричний скелет економіки Євросоюзу, який значною мірою впливає на ефективність публічного управління, конкурентоспроможність європейського ринку та соціальний добробут громадян.

Здійснено аналітичний огляд генезису повстання та розвитку транспортної політики Європейського Союзу починаючи з 1950-х років, коли транспортні мережі стали основою для формування єдиного ринку. Наголошено, що історичний розвиток транспортної політики ЄС відображає еволюцію підходів до управління транспортною системою, починаючи з Римського договору 1957 року, який закріпив принципи спільної транспортної політики, Маастрихтського договору 1992 року, який закріпив принципи єдиної транспортної політики, та Лісабонської стратегії 2000 року, що спрямувала зусилля на розвиток інноваційних технологій та екологічну стійкість задля перетворення ЄС на "найбільш конкурентоспроможну та динамічну економіку, засновану на знаннях", й закінчуючи "Дорожньою картою до єдиного європейського транспортного простору" 2011 року, яка визначила 10 цілей та 40 ініціатив для створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 року.

Визначено, що ключовим аспектом транспортної політики Європейського Союзу є її спрямованість на забезпечення сталого розвитку, що включає створення ефективної, конкурентоспроможної та екологічно стійкої транспортної системи, яка забезпечує високоякісні послуги мобільності, зменшує споживання традиційних видів енергії та знижує негативний вплив на навколишнє середовище. Ще одним із визначальних інструментів реалізації екологічних цілей є Європейський зелений курс, який передбачає досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року. У рамках цієї ініціативи транспортна

галузь зазнає значних змін, зокрема через перехід до низьковуглецевих видів палива, розвиток електромобільності та впровадження альтернативних джерел енергії. Безпека на транспорті також залишається одним із головних пріоритетів ЄС, що досягається через впровадження єдиних стандартів та нормативів, які регулюють різні види транспорту.

Обґрунтовано, що транспортна політика Європейського Союзу є комплексною та багаторівневою системою, яка охоплює широкий спектр інституцій, нормативних актів, стратегій та програм. Вона спрямована на забезпечення ефективного функціонування транспортної інфраструктури, підвищення її конкурентоспроможності, безпеки та екологічної стійкості. Вагомою складовою транспортної політики ЄС є розвиток Трансєвропейської транспортної мережі, впровадження єдиних стандартів безпеки та екологічних вимог, активне використання низьковуглецевих видів палива та енергоефективних технологій, цифровізація транспортних систем та тісна співпраця з фаховими міжнародними організаціями.

Визначено й охарактеризовано ключових суб'єктів публічного управління та регулювання транспортної галузі Європейського Союзу, на основі чого запропоновано комплексну структурно-інституційну модель системи взаємозв'язку і взаємодії суб'єктів публічного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту Європейського Союзу, що відрізняється трирівневим характером (загальносвітовий, наддержавний та національний) та багатоскладовою інтегративною секторальною структурою кожного з цих рівнів (сектор державного управління; бізнес-сектор; сектор громадсько-професійний; науковий сектор та сектор громадсько-самоврядний) із загальною функціональною спрямованістю на створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 року. До цієї системи входять як наднаціональні європейські (від Європейського парламенту й Європейської Комісії до Виконавчих Агенцій ЄС), так і національні урядові інституції (на чолі з Міністерствами транспорту) та численні міжнародні спеціалізовані й фахові організації, що діють у тісному

співробітництві з такими структурами Організації Об'єднаних Націй як Комітет внутрішнього транспорту ООН, та спеціальна Робоча група по безпеці дорожнього руху при ООН. У структурно-інституційному плані систему публічного регулювання відносин та функціонування транспортної сфери Європейського Союзу

Обґрунтовано, що для сучасної України важливим є використання кращих практик світових моделей транспортної політики, зокрема європейської, з метою інтеграції у єдиний європейський транспортний простір та забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури, що має включати розробку стратегічних планів розвитку транспорту, залучення інвестицій, впровадження інноваційних технологій та забезпечення екологічної безпеки.

Матеріали цього розділу оприлюднені в публікаціях [45], [47], [48], [52], [55].

РОЗДІЛ 3.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

3.1 Система функціонування комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України: стан та проблеми

Належне функціонування транспортної галузі України, як і будь-якої іншої країни потребує формування відповідної комплексної системи публічного управління та регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту з метою підвищення економічної ефективності, конкурентоспроможності галузі, створення умов для забезпечення мобільності товарів, послуг та населення, інтеграції регіонів і створює передумови для сталого розвитку держави. Ефективність функціонування такої системи в першу чергу залежить від науково обґрунтованої, політично й економічно вивіреної Стратегії розвитку транспортної галузі країни, на підкріплення якої законодавчо ухвалюються основи відповідної державної транспортної політики. У свою чергу практична реалізація ключових напрямів державної транспортної політики органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування потребує формування й функціонування відповідного комплексного механізму, який базується на взаємодії законодавчих, фінансових, інституційних та регуляторних механізмів, які забезпечують її стабільне функціонування, адаптацію до міжнародних стандартів та інтеграцію у світовий ринок.

Належне функціонування комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України потребує, за визначенням І. М. Грищенко, визначення реалій сучасного стану транспортної галузі, що чи не найбільше від інших сфер господарчого комплексу країни сьогодні потерпає від воєнних дій [26]. Тому для більш повного розкриття сутності, змісту та проявів діяльності зазначеного комплексного механізму окреслимо останні офіційно доступні дані, що стосуються втрат і нищень транспортної

інфраструктури та транспортних підприємств в ході широкомасштабної агресії путінського режиму при незалежній Україні 2022 – початку 2025 років. На нашу думку такий узагальнюючий аналіз характеристики сучасного стану й втрат краще робити окремо за кожним родом транспорту.

Україна є однією з країн, що покриті доволі густою, масштабною та розгалуженою мережею транспортної інфраструктури. Як зазначає Р. М. Хайнас, перед початком повномасштабної російської військової агресії транспортна інфраструктура України "включала наступні компоненти: залізнична мережа довжиною понад 20,9 тис. км залізничних колій, що мала 40 міжнародних залізничних переходів, через які взаємодіяла із залізницями семи сусідніх країн (за даним показником, залізнична мережа України була однією з найбільш потужних у світі і займала 4-е місце за експлуатаційною довжиною після США, РФ та Канади).; автомобільні шляхи довжиною близько 169,7 тис. км автомобільних доріг (у т. ч. 166,2 тис. км із твердим покриттям); авіаційна інфраструктура у вигляді 30 аеропортів, де діяло 130 злітних смуг; морська портова інфраструктура у вигляді 13 державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн т. (до анексії Криму нараховувалось 18 державних морських торговельних портів), 4 рибних портів, 13 приватних портових пунктів і причалів; трубопровідна мережа, що включає понад 42 тис. км нафтогазопроводів; річкова транспортна інфраструктура у вигляді понад 60 річкових портів та терміналів, що займаються обробкою вантажів" [186, с. 198-199]. В цілому, за висновками Британського інституту "Rendall", Україна у 2012 році мала значний транзитний потенціал, коефіцієнт транзитності визначений на рівні 3,11, що є найвищим показником серед країн Європи. Наявні потужності національної транспортної системи характеризуються спроможністю щороку перевозити залізницями понад 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т транзитних вантажів [62, с. 72].

Військова агресія Росії проти України, яка почалася у 2014 році та

переросла у повномасштабне вторгнення у 2022 році, призвела до значних руйнувань транспортної інфраструктури, блокади морських шляхів, знищення транспортних засобів та обмеження функціонування ключових транспортних вузлів, що спричинило значну погіршення можливостей транспортних перевезень. Значних руйнувань через обстріли та бойові дії зазнала, насамперед, автодорожня інфраструктура, так, згідно з останніми оприлюдненими даними, тільки станом на початок 2024 року було пошкоджено або знищено понад 25 000 км доріг (що становить близько 20% від загальної довжини дорожньої мережі країни) та 346 штучних споруд (мостів, шляхопроводів, мостових переходів) [65, с. 43]. Крім того, було знищено або пошкоджено понад 500 мостів, що значно обмежило можливості переміщення автотранспорту [64]. За підрахунками Київської школи економіки, за два перші роки війни загальна сума прямих збитків інфраструктури України досягла майже 155 мільярдів доларів США. З цієї суми значна частка припадає на транспортну інфраструктуру, включаючи дороги, порти та авіацію, що зазнали збитків на 38,5 мільярдів доларів [57].

Як зазначають О. В. Радченко та В. І. Довгань, "масштаби руйнувань транспортної інфраструктури України визначаються як безпрецедентні, відновлення яких потребуватиме значних фінансових ресурсів, міжнародної підтримки та впровадження сучасних технологій для забезпечення стійкості та ефективності транспортної системи в майбутньому... При цьому відбудова транспортної інфраструктури повинна враховувати не лише повернення до довоєнного стану, а й адаптацію до нових геополітичних і економічних умов" [150, с. 404].

Зважаючи на те, що дорожню інфраструктуру країни на 90% складають автомобільні дороги, найбільші втрати від військових дій поніс саме автотранспорт й одночасно на його частку припадає найбільший тягар доставки військових вантажів і боєприпасів безпосередньо в зону ведення бойових дій, внаслідок чого автотранспорт та водії домінують в переліку втрат. Так, станом на 2024 рік було "знищено 212 тисяч приватних транспортних засобів на суму

1,9 млрд дол. Крім того, знищено 1 629 одиниць пожежної техніки на суму 89 млн дол. Найбільших втрат завдано в Луганській і Донецькій областях та в місті Харкові. Було втрачено близько 60 % громадського транспорту в Донецькій та понад 70 % у Луганській областях. У Донецькій області знищено 506 транспортних засобів. Загалом транспортних засобів знищено на суму 3,13 млрд дол., зокрема, тільки вибух на Каховській ГЕС завдав значних збитків населенню через знищення 4 000 автомобілів, що становить 37 млн дол." [94, с. 308-309]. В цілому ж прямі втрати приватного легкового транспорту оцінюються у 2,2 мільярда доларів — знищено або пошкоджено 260 тисяч автомобілів [65]. Але попри все і в таких важких умовах автомобільний залишається основним засобом перевезення пасажирів та вантажів, зокрема, його частка у загальному обсязі пасажирських перевезень становить близько 90%.

Залізничний транспорт є одним із найважливіших елементів транспортної системи України, на частку якого в довоєнний період припадала фактично половина усіх вантажних перевезень (314,2 млн т. з 621,3 млн т.) та менше 10% пасажирських (68,4 млн з 1,1 млрд т.) [120]. Проте одночасно за визнанням самих представників Укрзалізниці, залізнична інфраструктура країни за увесь останній період характеризується високим рівнем зношеності, більшість залізничних колій потребує модернізації, а парк рухомого складу є застарілим, оскільки "90% доріг не ремонтувались останні 30 років, середній вік локомотивів – понад 40 років, а рівень зношеності вантажних і пасажирських вагонів становить понад 85%" [82].

Варто відмітити, що незважаючи на ці проблеми, залізничний транспорт з гідністю відгукнувся на виклики воєнного стану, продовжує відігравати ключову роль у перевезенні різного роду вантажів та пасажирів. Так, "з перших днів повномасштабного вторгнення українською залізницею безкоштовно було евакуйовано мільйони українських громадян і численні підприємства із небезпечних районів, доставлялися важливі матеріали та обладнання. Через це українська залізниця зазнала активних військових обстрілів і атак, під час яких

загинуло 530 залізничників" [94, с. 305]. Згідно з даними АТ "Укрзалізниця", станом на 2023 рік було пошкоджено понад 10000 км залізничних колій, зруйновано або серйозно пошкоджено більше 200 мостів та понад 50 станцій, знищено або пошкоджено понад 500 локомотивів та 2 000 вагонів, що значно обмежило можливості залізничного транспорту [17]. Найбільші втрати зафіксовано в східних та південних регіонах України, де тривали інтенсивні бойові дії. Зокрема, залізнична інфраструктура в районах Донецька, Луганська, Харкова та Запоріжжя була практично знищена. Це призвело до значного обмеження можливостей перевезень, особливо вантажів, таких як зерно, руда та вугілля, які є ключовими для економіки України.

В цілому станом на середину 2024 року "згідно з попередніми оцінками, зафіксовано пошкодження 126 залізничних вокзалів і станцій, а загальний фінансовий вплив на українську залізницю перевищує \$10 мільярдів, підкреслюючи значний економічний тягар, який війна поклала на плечі країни" [59, с. 126].

За фактичної відсутності морського флоту України транспортна діяльність в цій сфері в нашій країні концентрується навколо організації морських перевезень та припортових операцій, адміністрування й обслуговування портової інфраструктури. "До 2014 року в Україні налічувалось 18 морських та річкових портів. Після повномасштабного вторгнення порти у Миколаєві, Херсоні та Ольвії не працюють. Наразі Україна не контролює морські порти у Маріуполі, Бердянську, Скадовську, Севастополі, Євпаторії, Ялті, Феодосії та Керчі [94, с. 307]. Крім того, військова агресія Росії призвела до блокади морських шляхів, що значно обмежило можливості морського транспорту. Як зазначає Л. Траченко, найбільші втрати має портова інфраструктура – "за час повномасштабного вторгнення відбулося понад 50 атак на портову інфраструктуру, внаслідок яких пошкоджень зазнали понад 280 об'єктів портової інфраструктури, знищено понад 100 000 т агропродукції, у жовтні 2024-го" [177], та по якій до сьогоднішнього дня ворог запускає ракети та безпілотники-камікадзе. Фахівці нараховують загальні прямі збитки портової

інфраструктури та пов'язаних з нею підприємств розміром у 0,85 мільярда доларів США [65]. Крім того, за даними Радіо Свобода, через блокаду морських шляхів у липні 2022 року Україна втратила майже 90% експорту сільськогосподарської продукції, що призвело до втрати можливості експортувати понад 20 мільйонів тонн зерна, що призвело до значного зниження доходів від експорту [203]. Крім того, було знищено або пошкоджено понад 100 суден, що значно обмежило можливості морського транспорту.

Авіаційний транспорт з причин надзвичайно високого рівня небезпеки та загроз фактично з самого початку широкомасштабної війни призупинив свою транспортну діяльність й зосередився на обслуговуванні транспортної інфраструктури, оскільки "після повномасштабного російського вторгнення свою діяльність у модифікованому вигляді змогли продовжити тільки дві українські авіакомпанії – МАУ та SkyUp. Решта її вимушено призупинили. Частина бортів просто “застрягла” в українських аеропортах після початку війни, бо не встигла вилетіти за межі країни, перш ніж небо над Україною закрили для польотів. Зокрема, простоює весь флот “Windrose”, частина флоту МАУ й Azur Air Україна [147].

Транспорт та транспортну інфраструктуру органічно пов'язуються в межах такого самостійного й надзвичайно перспективного роду діяльності у сфері транспортування як логістика та мультимодальні перевезення, що забезпечують ефективну взаємодію між різними видами транспорту. Як зазначає Н. І. Михайлик, "з початком війни транспортна логістика в Україні зазнала суттєвого удару: небо закрили для цивільних літаків, порти були заблоковані окупантами, відбувалося постійне руйнування портової інфраструктури" [108, с. 165].

Насамперед, зазначимо, що війна призвела до пошкодження ключових транспортних вузлів, які є невід'ємною частиною мультимодальних перевезень – ворог в першу чергу обстрілює логістичні центри. Крім того постійні обстріли енергетичної інфраструктури призвели до відключень електроенергії, що також вельми негативно вплинуло на роботу логістичних центрів, залізниць

та інших елементів мультимодальних перевезень. Оскільки порти є найбільшими логістичними мультимодальними вузлами, мало не щоденно обстрілюються порти й припортова інфраструктура одеської області, що війна призвела до пошкодження ключових транспортних вузлів, які є невід'ємною частиною мультимодальних перевезень. Зокрема, були зруйновані або пошкоджені порти, залізничні станції, автомобільні мости та логістичні центри. За таких умов основним видом транспортно-логістичних рішень стала Укрзалізниця, для експорту та імпорту, але через відмінність ширини колії з європейськими країнами повстала проблема затримок на перевантажувальних пунктах та блокування українських вантажів польськими фермерами.

Як бачимо, сучасний стан транспортної галузі України є критичним, проте держава, бізнес та транспортники роблять усе для регулярного відновлення транспортної інфраструктури, що є не лише питанням економічної доцільності, але й національної безпеки, оборони й політичної та соціальної стабільності, оскільки забезпечує доступ до базових послуг і ресурсів. З цією метою уряд України реалізує низку програм, спрямованих на відновлення транспортної інфраструктури, зокрема впроваджуються оперативні заходи для захисту транспортної інфраструктури від російських обстрілів; встановлюються системи протиповітряної оборони поблизу ключових об'єктів транспортної логістики; розбудовуються сучасні логістичні мультимодальні центри на кордонах з країнами ЄС, які об'єднують залізничний, автомобільний та річковий транспорт; здійснюється реконструкція та розширення річкових портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ задля збільшення обсягів перевантаження зерна та інших вантажів.

Безпосередньо в зоні ведення бойових дій уряд в рамках довоєнного проекту "Велике будівництво" заустив програму швидкого ремонту доріг, які мають стратегічне значення для логістики та оборони, що дозволило відновити тисячі кілометрів доріг у прифронтових регіонах. На ці потреби Кабінет міністрів у липні 2024 року виділи чергові 2,39 млрд грн. Ці кошти – зазначила

перший віце-прем'єр-міністр-міністр економіки Юлія Свириденко – "будуть витрачені виключно на відновлення зруйнованих доріг, що використовуються для перевезення військових і гуманітарних вантажів та як евакуаційні маршрути" [17].

Таким чином, український уряд докладає максимум зусиль для забезпечення безперешкодної роботи транспорту в умовах війни, що включає як оперативні заходи для відновлення інфраструктури, так і стратегічні ініціативи для інтеграції з європейською транспортною мережею. Завдяки цим зусиллям Україна зберігає можливість функціонування транспортної системи, що є критично важливим для економіки та оборони країни. Зрозуміло, що така діяльність за І. М. Грищенко "має носити системний та комплексний характер та буди інтегрованою до поточної державної транспортної політики" [26]. Це є важливим як для воєнного сьогодення, так і в значно більшій мірі для етапу повоєнної відбудови країни, причому усі експерти переконані, що така відбудова має починатися саме з відновлення транспортної інфраструктури та поживлення діяльності транспортних підприємств [150, с. 400].

Відповідно, нова повоєнна державна транспортна політики має містити не тільки ключові напрямки діяльності, але й відповідні механізми реалізації політики. Загалом, функціонування різноманітних механізмів реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в її окремих підсферах і напрямках охоплює широкий спектр регуляторних, фінансових, соціальних та екологічних заходів, що спрямовані на забезпечення сталого розвитку інфраструктури та ефективного управління транспортними процесами. Однак існуючі проблеми, такі як недостатність фінансування, неефективність регуляторної політики, низький рівень екологічних стандартів та обмежений розвиток соціальної складової транспортної сфери, потребують подальшого удосконалення державного управління, посилення координації між державними органами та впровадження механізмів стимулювання сталого розвитку транспорту.

Наше бачення проблем функціонування комплексного механізму

реалізації державної політики полягає в тому, що основним недоліком є відсутність системного підходу до управління транспортною галуззю. Навіть за наявності окремих ефективних інструментів, їхня дія часто обмежується відсутністю координації між різними органами влади, недостатнім фінансуванням та відсутністю чітких стратегічних орієнтирів. Для подолання цих проблем необхідно розробити комплексну стратегію розвитку транспортної галузі, яка враховуватиме всі аспекти функціонування системи, забезпечить ефективну координацію діяльності органів влади та створить умови для залучення інвестицій. У цьому плані можемо запропонувати авторську модель комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, представлену на Рис. 3.1.

Як бачимо на Рис. 3.1., комплексний механізм реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України включає низку взаємопов'язаних складових, кожна з яких відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування транспортної системи. Ці складові охоплюють нормативно-правовий, фінансово-інвестиційний, політико-адміністративний, організаційно-технічний, безпековий, соціально-орієнтований механізми та механізм цифрової трансформації. Розглянемо кожен із них детальніше.

Нормативно-правовий механізм є ключовим інструментом державного регулювання транспортної галузі, оскільки встановлює правила, стандарти та процедури, які визначають діяльність усіх учасників транспортного ринку. Цей механізм включає систему законів, підзаконних актів, державних стратегій та програм, що регулюють функціонування транспортної інфраструктури, визначають правові рамки діяльності суб'єктів транспортного сектору, встановлюють правила ліцензування, стандарти безпеки, екологічні вимоги та норми експлуатації.

Розробка державних стратегій розвитку транспорту є основою функціонування цього механізму, оскільки саме вони визначають основні напрями реформування галузі, встановлюють пріоритети у розбудові транспортної мережі, модернізації рухомого складу та впровадженні цифрових

технологій управління транспортними потоками.



Рис. 3.1. Модель комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України

Джерело: розроблено автором

Як наголошує Р. М. Молибога, "завдяки стратегічному плануванню організації транспортно-логістичної сфери можуть просувати стратегічне мислення, покращувати процес прийняття рішень, підвищувати організаційну ефективність, узгоджувати діяльність ланцюжка доданої вартості, створювати взаємозв'язок та краще обслуговувати ширшу суспільну систему. Всі ці переваги розглядаються як вагомі причини для прийняття стратегічного планування в систему публічного управління транспортно-логістичної сфери [111, с. 469].

Експерти визнають, що попри те, що в Україні існує низка законодавчих актів, що регулюють транспортну діяльність, зокрема закони про транспорт, дорожній рух, залізничний транспорт, морські та річкові перевезення, все ж для транспортного законодавства характерним є розрізненість та невпорядкованість, численні протиріччя суперечливих норм й хаотичність через відсутність системного підходу до регулювання та недостатню гармонізацію з європейськими стандартами [167; 196]. Саме в євроінтеграційному аспекті впровадження міжнародних правових норм і директив ЄС нормативно-правовий механізм покликаний створити міцний базис для інтеграції національної транспортної системи до європейських та світових транспортних мереж. За переконанням Е. М. Деркача, "приведення транспортного законодавства України у відповідність до стандартів ЄС потребує системного, комплексного підходу, що передбачає відкриття національного ринку транспорту для європейських перевізників, створення хабів на території України і прийняття відповідного законодавства про їх функціонування; створення правової основи здійснення комбінованих (інтермодальних) перевезень. З урахуванням транспортної політики ЄС доцільно розробити Дорожню карту розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему" [29, с. 72].

На сьогодні в Україні існують певні успіхи в адаптації європейських стандартів, проте процес гармонізації законодавства залишається неповним і потребує подальшого вдосконалення, насамперед, це вимагає розробки

Транспортний кодекс України, який би на основі регулятивних норм ЄС консолідував усі національні норми, що стосуються транспортної галузі, та забезпечив їхню відповідність міжнародним вимогам. Такий підхід має закласти підвалини для забезпечення стабільного функціонування транспортної системи, проте його ефективність обмежується незадовільним станом процесів імплементації європейських норм і стандартів.

Фінансово-інвестиційний механізм є базовою складовою комплексного підходу до розвитку транспортної галузі, оскільки за визначенням В. В. Титаря "Коли транспортна система ефективна, вона забезпечує економічні та соціальні можливості і вигоди, котрі створюють такий позитивний мультиплікативний ефект, як підвищення рівня доступності ринків, зайнятості населення та показника додаткових інвестицій. Коли ж транспортний сектор не відповідають потребам економіки з точки зору пропускної здатності або надійності, вони можуть привнести такі економічні втрати, як упущені можливості та більш низька якість життя населення" [174, с. 168].

Цей механізм передбачає використання різних джерел фінансування, включаючи бюджетні кошти, міжнародні кредити, інвестиції приватного сектору та механізми державно-приватного партнерства. Його ключовими елементами є бюджетне планування, тарифна політика, механізми субсидування та податкові стимули для інвесторів, що дозволяють забезпечити фінансову стійкість транспортної системи. Через фінансово-інвестиційного механізму здійснюється сприяння розвитку інновацій у транспортній сфері через надання грантів, податкових пільг, залучення інвестицій, зокрема коштів міжнародних фінансових організацій, таких як Європейський інвестиційний банк, які спрямовуються на реалізацію стратегічних транспортних проєктів, зокрема розбудову інфраструктури та оновлення технічного парку. Н. І. Костенюк та І. Р. Саркісов наголошують, що інвестиційний розвиток транспортної сфери істотно впливає на ефективність соціально-економічного розвитку країни, та забезпечує ефективність виробництва і споживання товарів, стимулює економічний розвиток, забезпечує доступність ринків, сприяє розширенню бізнесу та інвестицій [83, с. 148].

Підвищення ефективності фінансово-інвестиційного механізму, насамперед є неможливим без значного залучення коштів закордонних донорів, грантів Європейського Союзу, кредитів від МВФ та інших фінансових структур, паралельно з цим необхідно розробити прозорі процедури виділення коштів, забезпечити гарантії для інвесторів та активізувати використання інноваційних фінансових інструментів, таких як зелені облігації та інфраструктурні фонди. Особливу увагу слід приділити залученню приватних інвестицій через механізми державно-приватного партнерства, що дозволить розподілити фінансове навантаження між державою та приватним сектором та забезпечити реалізацію масштабних інфраструктурних проєктів. Як зазначає з цього приводу І. М. Барбір, "світовий досвід підтвердив, що без дієвого законодавчого врегулювання у сфері ДПП та створення єдиного державного органу з регулювання цієї сфери в Україні неможливі регламентація та прозорість партнерських взаємин, а також довіра та бажання залучати в Україну зарубіжних інвесторів [5, с. 55].

Політико-адміністративний механізм є безпосереднім важелем органів державної влади й місцевого самоврядування в частині публічного управління транспортною галуззю, оскільки охоплює діяльність органів державної влади та управління, відповідальних за формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, що передбачає "науково обґрунтований вплив керівників держави, апарату державного управління на соціально-економічне середовище транспортного комплексу та інноваційну систему країни, що забезпечує якість і конкурентоспроможність транспортних послуг та сталий розвиток транспортного сектора економіки" [35, с. 51]. Інституційна підтримка реалізації державної політики передбачає створення ефективних органів управління, які забезпечують координацію діяльності різних видів транспорту, контроль за виконанням програм розвитку та моніторинг результатів. Основними суб'єктами управління в рамках зазначеного механізму є Міністерство інфраструктури України, Державна служба України з безпеки на транспорті, місцеві органи влади та профільні регуляторні установи, що покликані

забезпечити координацію між державними та приватними структурами, розробку стратегічних документів, таких як транспортні стратегії та програми, імплементацію європейських норм та нагляд за виконанням законодавчих вимог.

На сьогодні в Україні діють численні органи влади, відповідальні за транспортну галузь, проте їхня діяльність часто характеризується недостатньою координацією, бюрократичними затримками та відсутністю чітких стратегічних орієнтирів. Науковці наголошують на принциповій важливості запровадження концептуального підходу до публічного управління та адміністрування в сфері транспорту, що, за твердженням А. В. Бойка, "передбачає, по-перше, забезпечення максимальної ефективності публічного адміністрування транспортним сектором на основі принципів державно-приватного партнерства; по-друге, підвищення безпеки та надійності перевезень; по-третє, забезпечення доступності та підвищення якості надання споживачам транспортних послуг; по-четверте, формування нової транспортної стратегії в межах критичних місцевих, регіональних, національних та глобальних екологічних порогів; по-п'яте, інтеграції національної транспортної інфраструктури до міжнародної транспортно-логістичної системи і забезпечення її конкурентоспроможності на ринку обслуговування міжнародних транспортних потоків" [8, с. 12].

Регуляторна складова політико-адміністративного механізму охоплює, за А. П. Лелеченко, діяльність держави з контролю за виконанням транспортного законодавства, дотриманням норм безпеки, тарифної політики та стандартів надання транспортних послуг [93]. До основних методів державного регулювання у сфері транспорту С. М. Домбровська відносить "затвердження правил дорожнього руху, статуту автомобільного транспорту, правил перевезень небезпечних вантажів; стандарти з екологічної безпеки, ліцензування; квоти й дозволи (наприклад, для міжнародних перевезень); обмеження (кількості компаній, розмірів парку та ін.); податки, тарифи, штрафні санкції тощо" [36]. Як бачимо, основні важелі регулювання зосереджені у сфері ліцензування перевізників, сертифікації транспортних

засобів, встановлення тарифів та контролю за конкурентним середовищем на ринку транспортних послуг. Разом із цим, одним із викликів залишається проблема тінізації транспортного ринку, що негативно позначається на податкових надходженнях та загальній ефективності регулювання галузі.

Важливим елементом політико-адміністративного механізму є міжнародна співпраця, яка дозволяє інтегрувати національну транспортну систему до європейської та світової, адже "для міжнародної співпраці Європейський Союз відкриває ринкові можливості доступу, за певних обставин, до нових технологій і управлінських ноу-хау, що робить можливим поєднання спеціалізації продукту/послуг, з одного боку, і низькі витрати на виробництво, з іншого. Крім того, поява у сфері міжнародної співпраці електронної комерції на базі Інтернету пропонує суб'єктам управління транспортними підприємствами величезні потенційні можливості для розширення своєї клієнтської бази, доступу до нових товарних ринків; оптимізації своєї діяльності [27, с. 101].

Україна активно бере участь у міжнародних транспортних коридорах, розвиває транзитний потенціал та співпрацює з європейськими інституціями у сфері транспорту. Україна активно включена у європейські процеси транспортно-мережевої співпраці своїх транспортних коридорів, зокрема, щодо розвитку Дунайського транспортного коридору, розширення транспортного коридору "Балтійське море - Чорне море", тощо. Загалом, за твердженням Н. Г. Куць, "розвиток міжнародних транспортних коридорів та мережевої співпраці в Україні є важливим напрямом розвитку транспортної системи та забезпечення транзиту товарів між Європою та Азією, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності національної економіки, створенню нових робочих місць та залученню інвестицій від іноземних партнерів" [92, с. 161].

Таким чином, політико-адміністративний механізм відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного управління транспортною галуззю, проте його ефективність обмежується недостатньою координацією, бюрократичними затримками та відсутністю чітких стратегічних орієнтирів. Для подолання цих

проблем необхідно розробити комплексну стратегію вдосконалення інституційної структури, забезпечити ефективну координацію діяльності органів влади та активізувати міжнародну співпрацю.

Організаційно-технічний механізм окреслює виробничо-технологічний характер транспортної галузі, оскільки охоплює заходи, спрямовані на підвищення технічної оснащеності транспортної системи, модернізацію інфраструктури та впровадження сучасних технологій, зокрема, розвиток електромобільності [252]. Цей механізм передбачає будівництво нових автомобільних та залізничних магістралей, модернізацію портових терміналів, розвиток аеропортів та впровадження інноваційних рішень у сфері логістики. Важливим напрямком діяльності органів публічного врядування в рамках організаційно-технічного механізму є впровадження інноваційних технологій управління транспортними потоками, таких як системи інтелектуального транспорту, які дозволяють оптимізувати маршрути, знизити витрати на перевезення та підвищити якість послуг. Основні завдання організаційно-технічного механізму також включають стандартизацію технічних процесів, контроль за технічним станом транспортних засобів, регулювання логістичних мереж та впровадження систем інтелектуального транспорту.

Органи влади активно працюють над реалізацією інфраструктурних проєктів, проте недостатнє фінансування, технічна застарілість та відсутність комплексного підходу до планування обмежують можливості швидкого розвитку. Для підвищення ефективності організаційно-технічного механізму необхідно забезпечити стабільне фінансування, активізувати використання сучасних технологій та розробити довгострокові програми розвитку інфраструктури, де першочерговим завданням є модернізація залізничного коридору між Україною та країнами Євросоюзу в частині поетапного переходу на європейську ширину залізничної колії для оптимізації транскордонного залізничного трафіку [184, с. 209]. В цьому плані Україна потребує розробки комплексної стратегії модернізації інфраструктури, для чого необхідно забезпечити стабільне фінансування та активізувати використання сучасних технологічних рішень.

Безпековий механізм реалізації державної транспортної політики сьогодні є критично важливим, оскільки "в умовах війни ми стикнулися з проблемою захисту та організації безпеки в системі транспортно-логічній сфері, формування інноваційного підходу до побудови логістики в межах регіону та держави, формування безпеки з урахуванням можливих військових дій та обстрілів. Тому виникає проблеми не лише планувати розвиток транспортно-логічної сфери, а і її захист та безпечність" [111, с. 469].

Основним завдання системи публічного управління транспортною галуззю в цьому контексті, за О. С. Ігнатенком є "забезпечення безпеки транспортних перевезень, запобігання аваріям та катастрофам, а також захист інфраструктури від зовнішніх загроз" [247]. Безпековий механізм охоплює заходи, спрямовані на зниження аварійності на транспорті, дотримання норм безпеки перевезень, контроль за технічним станом інфраструктури та транспортних засобів, що передбачає державний нагляд за дотриманням стандартів безпеки, роботу системи аварійного реагування, підвищення кваліфікації водіїв та вдосконалення нормативних вимог до перевезень небезпечних вантажів. Разом із цим, важливим аспектом є створення комплексних систем моніторингу та реагування на надзвичайні ситуації.

Як зазначає експерт одеського науково-дослідного центру Збройних сил України Г. П. Фредман, "забезпечення транспортної безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики. Проблеми транспортної безпеки за останні роки стали ще гостріше, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності, що зумовлено застосуванням нових видів озброєння та технологічними особливостями, що з'являються в процесі експлуатації різних видів транспорту. Ситуація загострюється через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність виконання покладених на неї завдань і функцій, зниження рівня наукового й технічного супроводу зазначеної діяльності" [251, с. 134].

В умовах воєнного стану особливого значення набувають заходи з підтримки критичної транспортної інфраструктури, організації безпечної

логістики гуманітарних вантажів, військових перевезень та евакуаційних операцій. Відновлення зруйнованих транспортних шляхів, посилення безпеки на залізничному, морському та авіаційному транспорті, впровадження технологій моніторингу у зонах підвищеного ризику є першочерговими завданнями. Для ефективної реалізації заходів з публічного управління безпекою в сфері транспорту необхідні розроблення комплексної стратегії забезпечення безпекових аспектів функціонування транспортної системи, відповідне ресурсне й технологічне забезпечення та активізація використання сучасних технологій.

Соціально-орієнтований механізм є яскравим свідченням людиноцентричної соціальної спрямованості транспортної галузі, оскільки спрямований на забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, підвищення якості життя та зменшення соціальної нерівності. Цей механізм включає заходи, спрямовані на забезпечення соціальних гарантій працівників транспортної галузі, безпеку перевезень; захист прав пасажирів; рівний доступ до транспортних послуг; розвиток громадського транспорту; адаптацію міської інфраструктури для маломобільних груп населення; регулювання тарифів на пасажирські перевезення. Саме ці напрями є ключовими складовими даної політики.

Органи влади активно працюють над реалізацією соціальних програм, спрямованих на покращення якості транспортних послуг та забезпечення їх доступності для всіх категорій населення. Людиноцентричний підхід зобов'язує врахування проблем створення безбар'єрного середовища для людей з обмеженими можливостями, що передбачає адаптацію транспортної інфраструктури, впровадження спеціальних послуг та забезпечення доступності транспортних послуг у віддалених регіонах. Як наголошують В. М Чижик та В. М. Мосьпан, "зосереджений лише на мегаполісах та прибуткових напрямках транспорт не сприяє розвитку периферії, а навпаки, прискорює стагнацію віддалених населених пунктів країн. Мешканці сільської місцевості часто

долають чималі відстані, щоб отримати доступ до ключових послуг, медицини, освіти. Глобальний тренд на інклюзивний, доступний громадський транспорт вимагає, щоб регулятори були більш гнучкими та шукати адекватний баланс між ефективністю та інклюзивністю, пропонуючи більшій кількості пасажирів різні варіанти того, як дістатися до своїх громад [195, с. 286]. Слід визнати, що в силу історичних обставин національного розвитку періоду незалежності рівень якості доступності та інклюзивності громадського транспорту в багатьох регіонах і містах України залишається незадовільним, що потребує більш активного втручання держави.

В євроінтеграційному контексті забезпечення екологічної безпеки транспортної системи передбачає насамперед підтримку таких інноваційних транспортних рішень як декарбонізація транспорту відповідно до офіційного "Зеленого курсу" (Green Deal) ЄС [218]. Окремим викликом для транспортної політики України є екологічні аспекти розвитку транспортної галузі. Впровадження сучасних екологічних стандартів, зниження рівня викидів, розвиток електротранспорту та впровадження відновлюваних джерел енергії в транспортному секторі є важливими завданнями державної транспортної політики. Органи влади активно сприяють впровадженню екологічно чистих технологій, розвитку електромобільного транспорту та зменшенню викидів шкідливих речовин. Однак низький рівень екологічної свідомості учасників ринку, відсутність дієвих механізмів стимулювання екологічного транспорту та недосконалість правового регулювання у цій сфері є факторами, що гальмують екологічну модернізацію галузі.

Для підвищення ефективності соціально-орієнтованого механізму необхідно розробити комплексну стратегію розвитку громадського транспорту, забезпечити стабільне фінансування необхідних заходів та активізувати використання сучасних технологій. Особливу увагу слід приділити впровадженню інноваційних рішень, таких як системи інтелектуального транспорту, які дозволяють оптимізувати маршрути, знизити витрати на перевезення та підвищити якість послуг.

В цілому, соціально-орієнтований механізм має бути спрямованим на забезпеченні доступності транспортних послуг для всіх верств населення, проте технічна застарілість транспортного парку й інфраструктури та відсутність комплексного підходу до планування й ефективних механізмів координації, тривалий остаточний підхід до фінансування галузі спричиняють недостатню сьогоденнішнім вимогам якості транспортних послуг та обмежують ефективність галузі в цілому. Для подолання цих проблем необхідно розробити комплексну стратегію розвитку громадського транспорту, забезпечити стабільне фінансування та активізувати використання сучасних технологій. Проте недостатність фінансових ресурсів, обмежують можливості швидкого впровадження таких заходів.

Глобальним трендом сучасності є цифрова трансформація усіх галузей життєдіяльності людства, зокрема й сфери транспорту. За твердженням Воєнний стан в країні призвів до значних змін у всіх галузях економіки: порушено транспортне сполучення, зруйновані або перестали функціонувати деякі види транспорту, виникли нові проблеми взаємодії транспортних підприємств в умовах розірваних зв'язків підприємств транспортної інфраструктури, децентралізації управління логістичними процесами, організації виробництва в умовах воєнних дій тощо. В умовах таких масштабних змін спостерігається трансформація транспортної системи, яка водночас має вплив на наше розуміння мобільності, розвиток макроекономіки країни в цілому [112, с. 177].

Вирішення зазначених проблем покладається на *механізм цифрової трансформації*, спрямований на автоматизацію транспортних процесів, впровадження сучасних інформаційних технологій у систему управління транспортом, розвиток електронних сервісів та цифрових платформ для взаємодії між учасниками ринку перевезень. Він охоплює впровадження систем електронного квитка, інтеграцію інтелектуальних транспортних систем, цифрову взаємодію між державними органами та приватними компаніями. Інноваційні підходи до управління транспортною системою передбачають використання сучасних технологій, таких як інтернет речей, штучний інтелект,

блокчейн та автоматизація, що дозволяє оптимізувати логістичні процеси, підвищити ефективність перевезень та забезпечити прозорість управління [204].

Органи влади активно сприяють розробці та впровадженню інноваційних рішень, проте масштабне застосування цих технологій обмежується недостатнім рівнем технічної оснащеності та кваліфікації персоналу. Як зазначають І. І. Корман, О. В. Семенда та Ю. П. Мазур, цифрові технології є потужним інструментом для підвищення ефективності транспортної логістики та каналів розподілу, оскільки вони "радикально змінюють структуру каналів розподілу та логістику, спрощуючи їх, усуваючи зайвих посередників або інтегруючи нові онлайн-платформи. ERP-системи об'єднують дані про запаси, продажі та доставку в єдину систему, що забезпечує точність планування. Великі дані (Big Data) та штучний інтелект забезпечують прогнозування попиту та оптимізацію запасів, що дозволяє уникати дефіциту або надлишку товарів. Blockchain забезпечує прозорість логістичних операцій, знижуючи ризики шахрайства та покращуючи довіру між учасниками ланцюга постачання. Та попри переваги, цифровізація супроводжується викликами – високі фінансові витрати, складність інтеграції технологій, опір персоналу та кіберзагрози. Для успішного впровадження цифрових рішень потрібні інвестиції в навчання персоналу, кібербезпеку та гнучку бізнес-стратегію [80].

Як свідчить проведене в цьому підрозділі дослідження, комплексний механізм реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України включає низку взаємопов'язаних складових, кожна з яких відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування транспортної системи. Функціонування розглянутого комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України базується на взаємодії законодавчих, фінансових, інституційних та регуляторних механізмів, які забезпечують її стабільне функціонування, адаптацію до міжнародних стандартів та інтеграцію у світовий ринок. Відповідальність за формування правових засад і затвердження ключових нормативно-правових актів покладена на Верховну Раду України, тоді як безпосереднє впровадження державної

політики здійснюють Міністерство інфраструктури України, Державна служба України з безпеки на транспорті та інші профільні відомства, крім того, важливу роль у цьому процесі відіграють місцеві органи публічної влади, міжнародні фінансові організації, національні та регіональні інститути управління, кожен із яких виконує певні функції та реалізує конкретні завдання у межах визначеної компетенції.

3.2 Євроінтеграційний поступ транспортної галузі України: аналіз стану і проблем імплементації ключових вимог транспортної політики ЄС

Транспортна політика ЄС є надзвичайно важливою складовою загальноєвропейської інтеграції, яка забезпечує не лише економічний розвиток та соціальну згуртованість, але й має прямий вплив на повсякденне життя громадян країн-членів і кандидатів на вступ до Союзу. Така визначальна роль транспортної політики Європейського Союзу пояснюється не лише її здатністю забезпечувати безперешкодне функціонування єдиного ринку, але й важливістю у формуванні економічної стабільності, соціальної інтеграції та забезпеченні сталої мобільності. Як зазначає Магдалена Маєвська "транспортна політика Європейського Союзу є однією з ключових, детально врегульованих сфер, яка безпосередньо впливає на повсякденне життя громадян, підприємців, держав-членів та країн-кандидатів, проте її імплементація залишається неоднорідною і стикається з численними правовими та економічними викликами" [253, с. 4-5].

Наразі системне окреслення транспортної політики ЄС визначається Договором про функціонування Європейського Союзу, у розділі VI якого містяться Статті 90-100.1 (стосуються автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту) та стаття 100.2 (застосовується до морського та повітряного транспорту) [228, с. 77-100]. Другим за значенням таким засадничим документом є Лісабонський договір, який у статті 2с зазначає: "компетенція, що розподіляється між Союзом та державами-членами, застосовується до таких основних сфер: транспорт; транс'європейські мережі"

[284, с. 10]. В цьому трактуванні транспортна політика ЄС, як спільна компетенція Європейського Союзу, будується на принципі субсидіарності, який означає, що "Союз діятиме лише тоді і в тій мірі, в якій цілі запропонованих дій не можуть бути достатньо досягнуті державами-членами на центральному, регіональному та місцевому рівнях, і якщо, з огляду на масштаб або наслідки запропонованих дій, краще досягти їх на рівні Союзу" [284, с. 11].

В цілому основі політики транспортного сектору Європейського Союзу лежать спільні для всіх держав-членів принципи безпеки, екологічності, конкурентності, а також лібералізації транспортних послуг. Ці принципи відображені у значній кількості нормативно-правових актів як первинного, так і вторинного законодавства ЄС, що забезпечує єдині технічні та соціальні стандарти, державну підтримку та лібералізацію ринку в усіх видах транспорту: автомобільному, залізничному, водному, авіаційному та мультимодальному.

Євроінтеграційний поступ транспортної галузі України базується на статтях 368-379 Угоди про асоціацію (УА) між Україною та Європейським Союзом, де, зокрема, стратегічними цілями інтеграції України до єдиного європейського транспортного простору визначається "гармонізації українського законодавства у сфері транспорту" [213, с. 260-267]. Загалом Україна зобов'язана гармонізувати своє національне законодавство до десятків нормативно-правових актів ЄС (так званого «acquis ЄС») із багатьох галузей права, перелічених у додатках до Угоди про асоціацію та в інших міжнародних договорах між Україною та ЄС і політичних документах. Так в сфері транспорту основними напрямками цієї гармонізації, Угода називає технічну сумісність, безпеку транспортних засобів та інфраструктури, соціальні норми для працівників транспортної галузі, а також забезпечення лібералізації ринків транспортних послуг [287, с. 81-82].

Відповідно до положень Угоди, Україна зобов'язалася привести своє законодавство у відповідність із актами ЄС у сфері автомобільного, залізничного, морського, внутрішнього водного та авіаційного транспорту. Зокрема, у сфері автомобільних перевезень Україна повинна впровадити європейські соціальні стандарти, норми безпеки дорожнього руху, а також

забезпечити умови для конкурентного ринку автотранспортних послуг, що має гарантувати українським перевізникам можливість рівноправної участі в транспортному ринку ЄС. Особливе місце займає необхідність реалізації дорожньої карти щодо імплементації соціальних і ринкових норм ЄС, які спрямовані на усунення технічних і адміністративних бар'єрів.

В царині залізничного транспорту Угода чітко визначає пріоритетні завдання України у створенні незалежного регуляторного органу, відокремленні функцій управління інфраструктурою від безпосередньо транспортних операцій, а також забезпеченні безпеки та сумісності технічних стандартів залізниць з аналогічними стандартами ЄС, що має створити основу для інтеграції української залізничної системи до європейських транспортних мереж та сприяти її конкурентоздатності.

Важливим компонентом Угоди є також гармонізація законодавства в галузі морського і внутрішнього водного транспорту, яка передбачає впровадження стандартів ЄС у питаннях безпеки судноплавства, екологічних вимог, тощо. Україна також має забезпечити умови для взаємного визнання сертифікатів у сфері внутрішнього водного транспорту, що має ключове значення для розвитку транскордонного судноплавства з країнами-членами ЄС. Особливі умови містить Угода щодо авіаційного сектору, де пріоритетними завданнями є гармонізація стандартів безпеки польотів, впровадження європейських норм у сфері прав пасажирів, а також створення умов для відкритого та конкурентного ринку авіаперевезень. Незважаючи на тимчасові складнощі, пов'язані із закриттям повітряного простору України, адаптація українського авіаційного законодавства залишається необхідною умовою для повноцінної інтеграції до спільного авіаційного простору ЄС.

На основі аналізу вимог Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, документів проекту Європейського Союзу "Підтримка впровадження Угоди про асоціацію між Україною та ЄС" можемо запропонувати блок-схему основних напрямів гармонізації українського законодавства у сфері транспорту відповідно до вимог ЄС (Рис. 3.2).

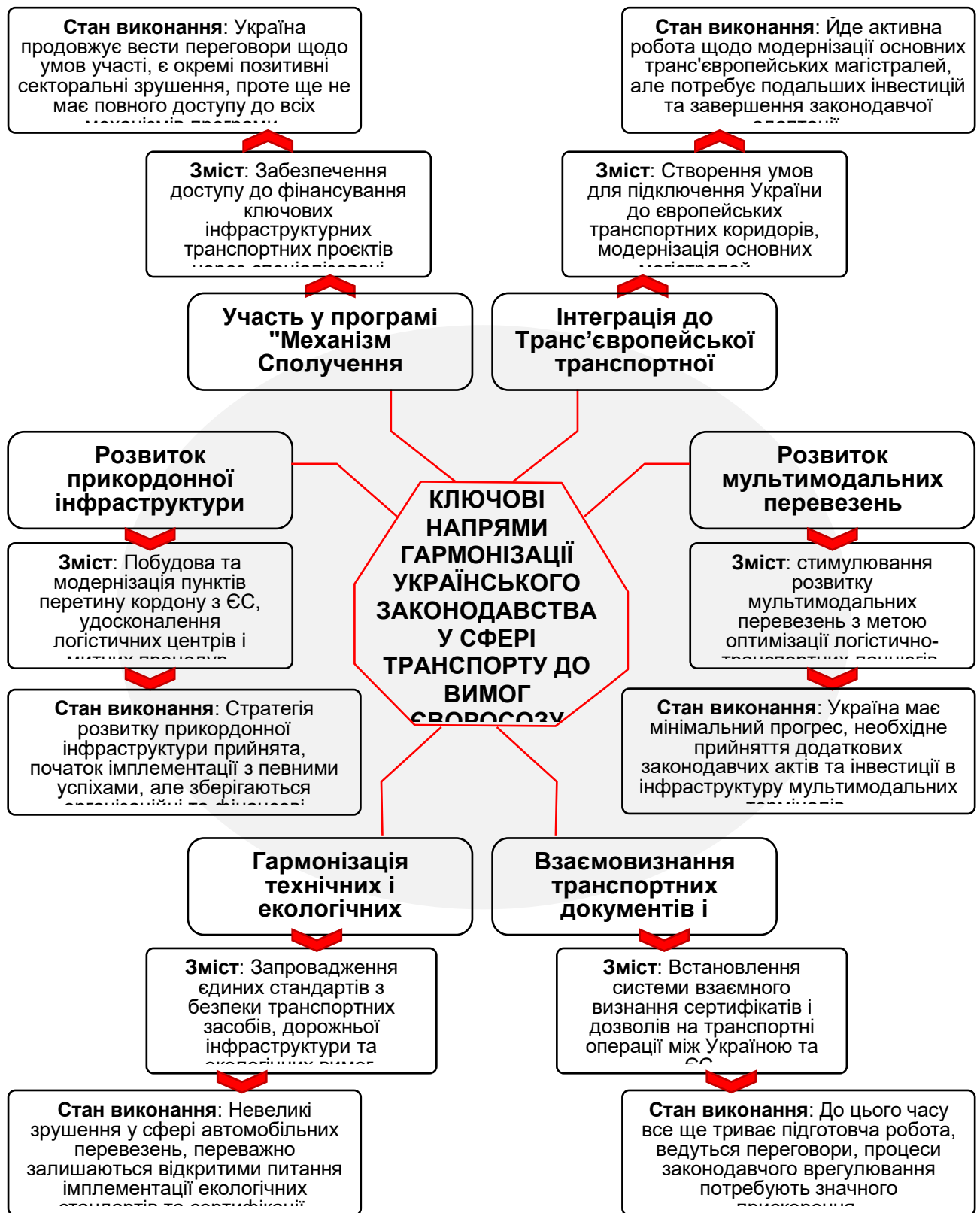


Рис. 3.2. Блок-схема основних напрямів гармонізації українського законодавства у сфері транспорту відповідно до вимог ЄС

Джерело: розроблено автором

Далі розглянемо більш детально сутність і динаміку імплементаційних процесів по кожному із цих напрямів.

Україна має стратегічне розташування як транзитна держава, за висновками Британського інституту "Rendall" у 2012 році Україна мала значний транзитний потенціал, коефіцієнт транзитності визначений на рівні 3,11, що є найвищим показником серед країн Європи [62, с. 72]. Цей потенціал розглядався європейцями як важливий чинник розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) – загальєвропейської стратегії розвитку транспортної інфраструктури, що охоплює ключові транспортні артерії ЄС, спрямовані на підвищення мобільності, ефективності та екологічності перевезень. Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає інтеграцію транспортної системи України до TEN-T для спрощення логістики, зменшення часу перевезень і покращення інвестиційного клімату.

Ключовим документом початку інтеграції транспортної системи України до Транс'європейської транспортної мережі стало включення нашої країни Європейською Комісією у 2017 році до індикативних мап TEN-T [226]. Цей документ визначає базову та загальну мережі на території країни (Див. Рис.3.3).

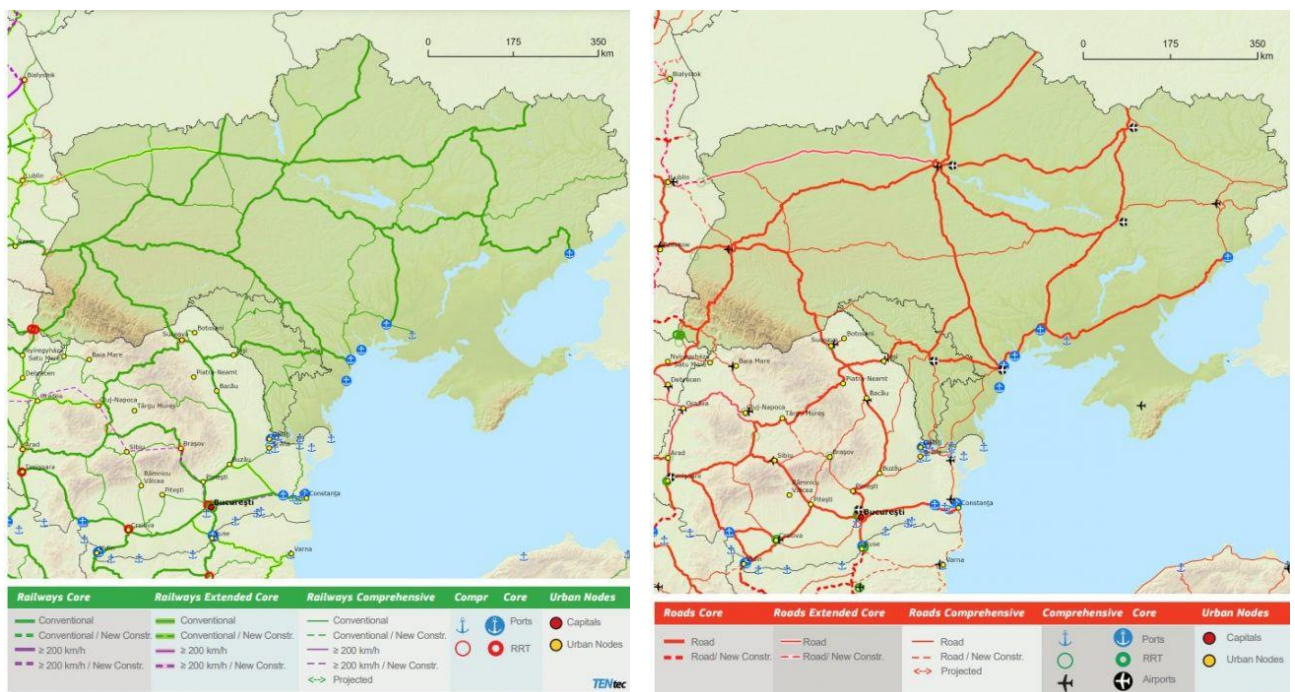


Рис. 3.3. Включення залізничних (ліворуч) та автодорожніх (праворуч) магістралей України до Транс'європейської транспортної мережі TEN-T.

Джерело: Центр транспортних стратегій [179].

Зокрема, до базової частини (Core Network) увійшли магістральні залізничні та автомобільні маршрути, які мають бути модернізовані до 2030 року, в той час як загальна мережа (Comprehensive Network), що забезпечує зв'язок між регіонами, має бути розвинена до 2050 року.

Основні вимоги до України в частині входження до TEN-T: розробка та ухвалення нової транспортної стратегії; розбудова згідно з технічними стандартами ЄС відповідної інфраструктури; розвиток мультимодальних терміналів; забезпечення безпеки перевезень; впровадження цифрових технологій управління транспортом.

Хода імплементації основних положень інтеграції нашої країни до TEN-T розпочалася доволі жваво: протягом 2017-2021 років було прийнято перші законодавчі зміни для гармонізації з європейськими нормами, зокрема, ухвалено національну транспортну стратегію України до 2030 року, яка передбачає розвиток TEN-T. Протягом 2022-2023 роки йшло активне розширення, насамперед, укладено угоди щодо фінансування транспортних проєктів, отримано гранти на модернізацію прикордонних пунктів пропуску та будівництво транспортних вузлів, а 22 грудня 2023 року підписано Порозуміння з ЄС про розширення індикативних мап TEN-T на нові маршрути до кордонів з ЄС та Молдовою. З урахуванням російської агресії Єврокомісія понизила в статусі ті маршрути, що ведуть до кордону з країнами-агресорами й виключила з мережі TEN-T російські та білоруські маршрути, водночас розширила українську частину, включивши до TEN-T нові маршрути, які ведуть до кордону з Польщею та Молдовою, визначені пріоритетними для розвитку залізничного сполучення з ЄС, зокрема ділянки Львів - Рава-Руська – Люблін; Одеса-Березино-Басарабська (на Кишинів та Рені, Республіка Молдова); Житомир-Вінниця-Ямпіль (на Ришукани, Республіка Молдова); Чоп-Ужгород-Самбір-Львів; Красноград-Полтава, Красноград-Харків, Красноград-Дніпро [179].

Водночас, за міжнародною оцінкою прогрес у виконанні Угоди про асоціацію з ЄС в цій частині складає лише 3% за рік [144] й імплементація

потребує подальшого фінансування та реформ, в яких пріоритетними залишаються розбудова залізничного сполучення, переведення залізничної колії України на європейську ширину колії стандарту 1435 мм та інтеграція цифрових рішень й екологізація транспорту.

Програма "Механізм Сполучення Європи" (Connecting Europe Facility, CEF) є ключовим фінансовим інструментом ЄС, що підтримує розвиток стратегічної транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури. Для України найбільш актуальним є транспортний сегмент, зокрема розвиток транскордонної інфраструктури та залізничного сполучення. Участь нашої країни у CEF є важливим кроком на шляху євроінтеграції, оскільки програма забезпечує фінансування проєктів, які сприяють покращенню інфраструктури та інтеграції української транспортної мережі в TEN-T.

Україна офіційно стала учасницею CEF 6 червня 2023 року, підписавши відповідну угоду у Львові [215]. Це відкрило можливість отримання фінансування для розбудови транспортних коридорів, модернізації інфраструктури та зміцнення економічних зв'язків із країнами ЄС. В той же час зафіксовано, що заради отримання фінансування від CEF, країни-учасниці мають відповідати наступним критеріям: проєкти мають бути спрямовані на розвиток основної та загальної мережі TEN-T й бути технічно обґрунтованими та мати стратегічне значення для регіону; інфраструктура має відповідати європейським екологічним стандартам та принципам сталого розвитку; державні органи та приватні оператори мають брати участь у спільному фінансуванні проєктів.

Попри надзвичайно значний потенціал участі нашої держави в проєкті, імплементація його основних положень перебуває лише на початковому етапі: визначено пріоритетні напрямки для підготовки проєктів, зокрема щодо розвитку прикордонної інфраструктури шляхом розширення залізничної інфраструктури на західному кордоні; готується нормативна база для адаптації проєктів до стандартів ЄС; у грудні 2023 року отримано перше фінансування в межах CEF Call 2022 для реалізації шести проєктів із модернізації

транспортних вузлів та прикордонних пунктів пропуску. Одним з таких проєктів є перетворення Львова на великий транспортний хаб. Як повідомив у березні 2025 року міський голова Львова Андрій Садовий, "три провідні британські компанії з досвідом реалізації масштабних інфраструктурних проєктів – Gleeds, BDP, PwC – долучаються до роботи. Упродовж трьох місяців вони підготують перелік пріоритетних проєктів для залучення фінансування. Один із ключових для нас напрямків – створення автомобільного та залізничного вузла у Львові" [100].

Війна в Україні надзвичайно актуалізувала розвиток прикордонної інфраструктури нашої держави з ЄС, оскільки через повномасштабні військові дії та російську блокаду морських портів з 2022 року значення сухопутних прикордонних пунктів значно зросло. Це створило нагальну потребу в модернізації транспортної інфраструктури на західному кордоні, що межує з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. Тут в нагоді для нас стало оголошення Європейською Комісією конкурсу "CEF Call 2022" на отримання фінансування близько 500 млн євро в рамках програми "Механізм Сполучення Європи" (CEF) для транспортних проєктів у 2022 році, що передбачало фінансування проєктів, спрямованих на покращення логістики, підвищення пропускної здатності пунктів пропуску та забезпечення безперебійного руху товарів і пасажирів між Україною та ЄС.

Варто зазначити, що CEF Call 2022 став першим конкурсом, у якому Україна взяла участь після приєднання до програми "Сполучення Європи" у червні 2023 року. Подання проєктів в рамках CEF Call 2022 передбачало низку вимог, зокрема: відповідність індикативним картам TEN-T та стратегічним цілям ЄС у сфері транспорту; спрямованість на підвищення ефективності логістичних маршрутів між Україною та ЄС; використання екологічних та цифрових рішень для управління трафіком; покращення прикордонної інфраструктури для скорочення часу очікування на пунктах пропуску; інтеграція українських транспортних систем із європейською мережею [206].

Участь у конкурсі дозволила Україні отримати фінансування на проведення 6-ти масштабних проєктів:

1. Проєкт модернізації залізничних пунктів пропуску через розширення залізничної мережі європейської колії (1435 мм) до ключових транспортних вузлів (Львів, Ужгород, Чоп, Рава-Руська); будівництва додаткових колій для прискорення перевалки вантажів й підвищення пропускну здатності прикордонних станцій на кордонах з Польщею, Угорщиною та Словаччиною.

2. Проєкт реконструкції пунктів пропуску "Краковець – Корчова", "Ягодин – Дорогуськ", "Ужгород – Вишне Немецьке", що передбачав будівництво нових смуг руху, зокрема для вантажного транспорту, запровадження електронної системи бронювання місць для перетину кордону

3. Проєкт інтеграції цифрових технологій для управління трафіком, відповідно до якого здійснено впровадження системи «ЄЧерга» для зниження заторів та автоматизації обліку транспортних засобів; створено спільні пункти контролю між Україною та ЄС для скорочення часу проходження митного та прикордонного контролю.

4. Проєкт будівництва інтермодальних терміналів для комбінованих перевезень (залізничний + автомобільний транспорт), що передбачав розширення складів для зберігання вантажів та оптимізацію митного оформлення товарів з метою покращення логістики на кордоні.

5. Проєкт екологізації транспортної інфраструктури, який був націлений на використання екологічно чистих матеріалів при будівництві нових об'єктів й підтримку розвитку залізничних перевезень як екологічно чистої альтернативи автомобільному транспорту. За цим проєктом відбулося встановлення електрозарядних станцій для вантажного транспорту на кордоні.

6. Проєкт інтеграції України до європейської системи митного контролю дозволив гармонізувати українське законодавство щодо митного оформлення з європейськими нормами та регламентувати процедури взаємодії з митними органами ЄС для прискореного обміну даними.

Слід зазначити, що на початку 2024 року реалізація проєктів CEF Call 2022 триває в запланованих термінах і обсягах. Основний акцент робиться на завершенні будівництва нових смуг руху на автомобільних пунктах пропуску;

впровадженні додаткових цифрових сервісів для оптимізації руху через кордон; розширенні європейської залізничної колії на території України.

Розвиток мультимодальних перевезень є одним із важливих стратегічних напрямів гармонізації українського законодавства у сфері транспорту відповідно до вимог Європейського Союзу, що визначені в Угоді про асоціацію. Сутність цього напрямку полягає у створенні інтегрованих транспортних рішень, які поєднують використання різних видів транспорту (залізничного, автомобільного, водного та повітряного) в межах єдиного логістичного ланцюга, що дає можливість оптимізувати перевезення, зменшити витрати та мінімізувати негативний вплив транспорту на довкілля. Європейський Союз висуває чіткі вимоги до країн-членів і кандидатів, зокрема щодо впровадження сучасних мультимодальних терміналів, оптимізації транспортних коридорів, впровадження єдиних технічних і організаційних стандартів управління логістикою, а також щодо забезпечення цифровізації управління та документообігу в транспортному секторі.

Згідно з вимогами Угоди, Україна повинна створити ефективну нормативно-правову базу, яка регулюватиме діяльність мультимодальних перевезень, забезпечити законодавчі умови для функціонування мультимодальних терміналів, впровадити європейські технічні стандарти та безпекові регламенти. Водночас, Угодою передбачено, що Україна має здійснити кроки щодо розширення мережі мультимодальних логістичних центрів, що будуть розміщені в стратегічно важливих транспортних вузлах країни та мають забезпечити безперебійне функціонування перевезень, зокрема між Україною та країнами ЄС.

На сьогодні Україна вже зробила перші кроки в напрямі реалізації вимог ЄС щодо мультимодальних перевезень. Прийнято Національну транспортну стратегію до 2030 року, яка передбачає розвиток мультимодальної логістики як пріоритетного напрямку. У розвиток Національної транспортної стратегії прийнято "Стратегію сталої логістики та План дій для України", яка є ключовим документом, розробленим для підтримки України в реалізації її

логістичного потенціалу, посиленні мультимодальності та інтеграції в європейську транспортну систему [170]. Крім того, здійснюється практична робота щодо розвитку першочергових мультимодальних терміналів, зокрема у Львові, Одесі та Києві. В рамках програм співпраці з Європейським Союзом запущено кілька пілотних проектів із розбудови мультимодальних терміналів та впровадження цифрових рішень у логістиці, що має підвищити ефективність процесів та скоротити витрати на транспортування вантажів. Крім логістики, за твердженням В. О. Задої та Ю. В. Купцова, "мультимодальний транспортний підхід може бути ефективним рішенням для підтримки мобільності населення і забезпечення якісних пасажирських послуг, також може стати відповіддю на ці виклики, забезпечуючи безперервний доступ до транспортних послуг. Інвестиції в цей проект та активна співпраця з міжнародними партнерами можуть стати запорукою стабільного та якісного процесу розбудови зруйнованої транспортної системи країни в майбутньому [58].

Проте, незважаючи на зроблені кроки, імплементація повною мірою цього напрямку є недостатньою та стикається з низкою суттєвих перешкод. Зокрема, в ЄС основною умовою випереджального розвитку мультимодальної логістичної моделі доставки вантажів, організації на сучасному технологічному рівні глобальних і місцевих товарно-транспортних потоків, розроблення, впровадження і вдосконалення організаційно-правових моделей державно-приватного партнерства, інвестиційних механізмів, транспортного сервісу є сталий розвиток морських портів, що з'єднують транспортно-дорожній комплекс країни із світовою транспортно-логістичною системою [202, с. 142]. Однак через постійні обстріли українських портів та блокаду морських транспортних коридорів агресором, наша країна поки що не здатна формувати мультимодальні транспортні вузли навколо портової інфраструктури. Крім того, залишається неврегульованим питання повного законодавчого забезпечення мультимодальних перевезень відповідно до норм ЄС, відсутні достатні фінансові ресурси для будівництва та модернізації мультимодальних центрів, існує недостатній рівень цифровізації логістичних процесів. Також на

сьогодні не завершено розробку нормативно-правової бази щодо регулювання роботи мультимодальних терміналів, бракує належного рівня інтеграції різних видів транспорту та загальних технічних стандартів, які використовуються в ЄС. Отже, хоча певний прогрес у напрямі розвитку мультимодальних перевезень вже спостерігається, процес повної імплементації відповідних вимог Європейського Союзу перебуває на початковому етапі та потребує значних подальших зусиль, насамперед у нормативному, інституційному та фінансовому аспектах.

Гармонізація технічних і екологічних стандартів транспорту є важливим напрямом виконання Україною зобов'язань за Угодою про асоціацію з Європейським Союзом у сфері транспорту, спрямованим на забезпечення безпечності, екологічності й ефективності транспортної системи країни. Основна мета такого підходу полягає у створенні єдиного простору стандартів, що дозволить українським перевізникам рівноправно конкурувати на ринку транспортних послуг ЄС, а також підвищити безпеку транспортних операцій, знизити негативний вплив на навколишнє середовище та поліпшити загальну якість транспортних послуг в Україні.

Конкретні вимоги Європейського Союзу щодо гармонізації технічних та екологічних стандартів транспорту включають впровадження норм, які визначають екологічні та безпекові характеристики транспортних засобів, стандарти пального та систем контролю викидів, а також забезпечення технічної відповідності інфраструктури європейським стандартам. Особливо гостро стоїть питання щодо дотримання Україною норм ЄС у сфері безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки автомобільного, залізничного, водного та авіаційного транспорту, включаючи зменшення рівня забруднення атмосферного повітря, водних ресурсів та зниження рівня шумового забруднення.

На практиці Україною вже були зроблені деякі важливі кроки для імплементації зазначених вимог. Зокрема, впроваджено обов'язковий технічний контроль автотранспортних засобів, що наближає вітчизняні стандарти до норм

ЄС, прийнято законодавство, яке встановлює жорсткіші екологічні норми щодо імпорту транспортних засобів. Так, регламент (ЄС) № 715/2007 встановлює стандарти викидів для легкових автомобілів та легких комерційних транспортних засобів, який визначає граничні значення викидів забруднюючих речовин, таких як оксиди азоту (NO_x), тверді частинки та інші, з метою покращення якості повітря та захисту здоров'я людей. І хоча Україна на виконання зазначених вимог законодавчо заборонила ввезення автомобілів, що не відповідають стандартам Євро-5 та Євро-6, проте ми неспроможні забезпечити навіть приблизне виконання цих європейських стандартів для цілого українського автопарку, де понад половина (53,4%) транспортних засобів напередодні війни була вироблена ще до 1991 року й відповідала стандарту рівня Євро-0. Враховуючи, що частка українських автомобілів, які відповідають стандарту Євро-5 та вище, не перевищує 5-6%, відтак "мільйони старих автомобілів без належного техогляду в Україні щорічно своїми викидами погіршують показники забруднення повітряного басейну нашої держави" [42, с. 4].

Директива 2014/94/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 жовтня 2014 року встановлює спільні заходи щодо розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива, зокрема електроенергії, водню, біопалива, природного газу та зрідженого нафтового газу, з метою зменшення залежності від нафти та пом'якшення впливу транспорту на навколишнє середовище. На її виконання 23 березня 2023 року набув чинності Закон України "Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності та розвитку електрозарядної інфраструктури й електричних транспортних засобів", який "гармонізує українське законодавство з положеннями зазначеної директиви й визначає терміни, пов'язані з електричними транспортними засобами, та встановлює правила розміщення електрозарядних станцій" [15, с. 1]. Проте реалізація цього закону знаходиться на самих початкових стадіях.

Регламент (ЄС) 2018/858 від 30 травня 2018 року встановлює вимоги щодо затвердження типу та нагляду за ринком колісних транспортних засобів, їхніх причепів, а також систем, складників і окремих компонентів, з метою підвищення якості та незалежності процедур затвердження типу, посилення контролю за транспортними засобами, що вже знаходяться на ринку, та зміцнення загальної системи шляхом нагляду з боку ЄС. У 2021 році було прийнято Закон України "Про приєднання до частини ЄС щодо затвердження типу колісних транспортних засобів", який передбачає поступове впровадження процедур даного Регламенту, а також створення системи нагляду за ринком для забезпечення відповідності транспортних засобів встановленим стандартам.

Наразі Україна перебуває на етапі розробки та впровадження підзаконних актів, необхідних для повної імплементації положень Регламенту (ЄС) 2018/858. Це включає створення акредитованих технічних служб для проведення випробувань та інспекцій нових моделей транспортних засобів, а також встановлення процедур для контролю за транспортними засобами, що вже знаходяться на ринку. Водночас, існують виклики, пов'язані з необхідністю підготовки фахівців, забезпечення технічної бази для проведення випробувань та адаптації існуючих виробничих процесів до нових вимог. Для подолання цих викликів Україна активно співпрацює з європейськими партнерами, отримує технічну допомогу та проводить навчання для відповідних спеціалістів.

Безпека руху та безпека дорожньої інфраструктури є наріжним каменем європейської транспортної політики. На законодавчому рівні процедури оцінки впливу на безпеку, аудиту безпеки доріг, управління безпекою на існуючих дорогах та інспекцій безпеки закріплені в Директиві 2008/96/ЄС про управління безпекою дорожньої інфраструктури з метою є зниження кількості дорожньо-транспортних пригод шляхом інтеграції заходів безпеки на всіх етапах планування, проектування та експлуатації доріг.

Імплементація Директиви 2008/96/ЄС про управління безпекою дорожньої інфраструктури в Україні досягла значного прогресу й станом на кінець 2022 року, законодавство з питань безпеки дорожньої інфраструктури

було вдосконалено й на 100% приведено у відповідність до положень цієї директиви [93, с. 235]. Зокрема, було розроблено та затверджено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року, відповідно до якої було створено систему управління безпекою дорожнього руху для захисту життя та здоров'я населення. Крім того, у рамках проекту технічної допомоги, фінансованого Європейським інвестиційним банком, було підготовлено сучасні бази даних дорожньо-транспортних пригод та програмне забезпечення для їх аналізу. Це сприяло виявленню, обробці, моніторингу та оцінці дорожньо-транспортних пригод на національних дорогах України.

Також Україна поступово переходить до застосування сучасних технологій вимірювання і моніторингу екологічних параметрів у транспортній галузі, насамперед щодо якості пального і контролю викидів. Зокрема, Директива 2014/47/ЄС про технічні придорожні перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів встановлює вимоги до проведення технічних перевірок на дорогах, охоплюючи аспекти безпеки, екологічні показники та відповідність транспортних засобів встановленим стандартам з метою виявлення та усунення з експлуатації транспортних засобів, що не відповідають вимогам безпеки або мають надмірні викиди шкідливих речовин [287]. На жаль імплементація цієї Директиви в Україні перебуває на початковому етапі як через періодично встановлені мораторії на перевірки суб'єктів господарювання, так і неопрацьованість проектів законодавчих актів щодо забезпечення належного контролю за технічним станом комерційних транспортних засобів.

В цілому, процес імплементації технічних і екологічних стандартів перебуває лише на проміжній стадії. Поки що не повністю виконано вимоги ЄС щодо створення ефективної системи контролю за технічним станом транспортних засобів на дорогах та у пунктах пропуску, де продовжує спостерігатися значний рівень корупції та недостатній контроль за дотриманням екологічних стандартів. Також недостатньо врегульованим залишається питання відповідності інфраструктури європейським екологічним

стандартам, зокрема щодо будівництва нових автомобільних доріг та залізничних магістралей. Подальші кроки потребують значних зусиль у частині вдосконалення законодавчої бази, створення надійної інфраструктури контролю за дотриманням стандартів, а також залучення додаткових фінансових ресурсів і технологій, що дозволить значно посилити позитивні ефекти інтеграції у сфері транспорту.

Взаємовизнання транспортних документів і сертифікатів є одним із визначальних напрямів інтеграції України до єдиного транспортного простору Європейського Союзу, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Суть цього напрямку полягає у встановленні єдиних підходів до підтвердження кваліфікації персоналу, відповідності технічного стану транспортних засобів та інших документів, що супроводжують вантажні та пасажирські перевезення. Європейський Союз наполягає на повній адаптації українського законодавства до своїх стандартів у сфері ліцензування, сертифікації та визнання транспортних документів, що має забезпечити безперешкодний рух транспорту та зменшення адміністративних бар'єрів.

В цих сферах 21 червня 2022 року Україна та ЄС у французькому Ліоні підписали Угоду про лібералізацію автомобільних перевезень ("транспортний безвіз"), відповідно до якої сторони домовилися про скасування необхідності отримання дозволів на міжнародні вантажні перевезення між Україною та ЄС; полегшення умов для українських автоперевізників на європейському ринку; інтеграцію електронних документів у систему митного оформлення (e-CMR, NCTS) [141]. Завдяки цій угоді українські перевізники отримали значно вищі квоти на вантажні перевезення, ніж до війни.

Серед ключових вимог, які стоять перед Україною, є імплементація положень Директиви 2003/59/ЄС щодо початкової кваліфікації та періодичної перепідготовки водіїв, а також Регламенту (ЄС) №1071/2009 щодо умов допуску до діяльності операторів вантажних та пасажирських перевезень. Важливим є також впровадження системи взаємного визнання сертифікатів щодо технічного стану транспортних засобів відповідно до Директиви

2014/45/EU та сертифікатів компетентності екіпажів транспортних засобів усіх видів транспорту.

В Україні вже зроблено низку важливих кроків у напрямку взаємовизнання транспортних документів і сертифікатів. Зокрема, здійснено законодавчі зміни, що дозволили гармонізувати певні положення українського законодавства з нормами ЄС у сфері кваліфікації водіїв та технічного контролю транспортних засобів. Так, було введено новий формат водійських посвідчень, які відповідають стандартам ЄС, а також розпочато процес запровадження регулярної перевірки компетенцій водіїв відповідно до європейських вимог.

Однак, попри певний прогрес, імплементація цього напрямку ще далека від завершення та має низку проблемних аспектів. До сьогодні Україна не повністю виконала вимоги щодо впровадження Регламенту (ЄС) №1071/2009, зокрема в частині фінансової спроможності операторів та рівня професійної підготовки керівного персоналу транспортних компаній. Відсутність ефективної системи контролю за виконанням цих стандартів та недостатня прозорість процедур ліцензування створюють додаткові труднощі в процесі взаємовизнання документів українських перевізників у країнах ЄС.

Також на стадії імплементації перебуває процес впровадження системи взаємного визнання технічних сертифікатів транспортних засобів, де необхідним є створення розгалуженої мережі акредитованих станцій технічного огляду, що відповідатимуть європейським стандартам якості та прозорості. На сьогодні така мережа перебуває на початковому етапі формування, а чинні процедури технічного контролю ще не повністю відповідають вимогам Директиви 2014/45/EU, що викликає проблеми з визнанням відповідних українських сертифікатів на території ЄС.

Отже, незважаючи на перші суттєві кроки з боку України в напрямку взаємовизнання транспортних документів та сертифікатів з ЄС, цей процес потребує значних подальших зусиль у нормативно-правовому, організаційному та інфраструктурному аспектах. Повне виконання вимог ЄС дозволить спростити процедури перетину кордонів для українських перевізників,

посилити їхню конкурентоспроможність на європейському транспортному ринку та стимулювати розвиток транспортного сектору України в цілому.

Експерти й фахівці галузі визнають, що імплементація окремих положень угоди про асоціацію між Україною та ЄС в сфері транспорту та транспортної інфраструктури є ще далекою від запланованих. Тому задля пришвидшення цих процесів у рамках проекту ЄС "Підтримка впровадження Угоди про асоціацію між Україною та ЄС" ("Association4U"), що реалізується консорціумом на чолі з GFA Consulting Group, у співпраці з проектом ЄС/ПРООН "Рада за Європу: посилення потенціалу на підтримку Верховної Ради України" були розроблені "Рекомендації для українських органів державного управління щодо наближення українського законодавства до права ЄС" [154]. Крім того, США направило в Україну спеціального радника Роберта Марінера, якого вже нарекли "транспортним послом" і навіть "наглядачем за інфраструктурою" [60]. Марінер є знаним спеціалістом у галузі транспорту, він виконував інженерні роботи для ВПС США та ВМС США, має десятиліття досвіду у консультуванні та нагляді при реалізації інфраструктурних [154].

Маємо зазначити, що ефективність діяльності як "транспортного посла" США, так і експертів проекту "Association4U" важко оцінити, насамперед, в розбіжностях експертних оцінок сучасного стану імплементації українського транспортного законодавства до європейських стандартів та вимог Угоди про асоціацію з ЄС в транспортній сфері. Так, відповідно до Звіту про виконання Угоди за 2023 рік у 2023 році Україна лише на 2% наблизилася до виконання своїх євроінтеграційних зобов'язань у галузі транспорту й на початок 2025 року загальний відсоток виконання дорівнює 56% [144], що поступається за рівнем виконання усім іншим 24-м окресленим Угодою сферами українського нормативно-правового регулювання, окрім сфери фінансового співробітництва та боротьби з шахрайством (Рис. 3.4) [287]. Останні офіційно оприлюднені дані датуються жовтнем 2024 року, коли Єврокомісія представила Пакет розширення до 2024 року – детальний звіт про прогрес кожної країни, що має статус кандидата або потенційного кандидата на членство в ЄС. Відповідно цього звіту, "за рівнем наближення нашого права до стандартів ЄС станом на

осінь 2024 року, у сфері транспортної політики Україна отримала двійку. Згідно з термінологією ЄС, ця оцінка свідчить про "деяку відповідність праву ЄС" [164].

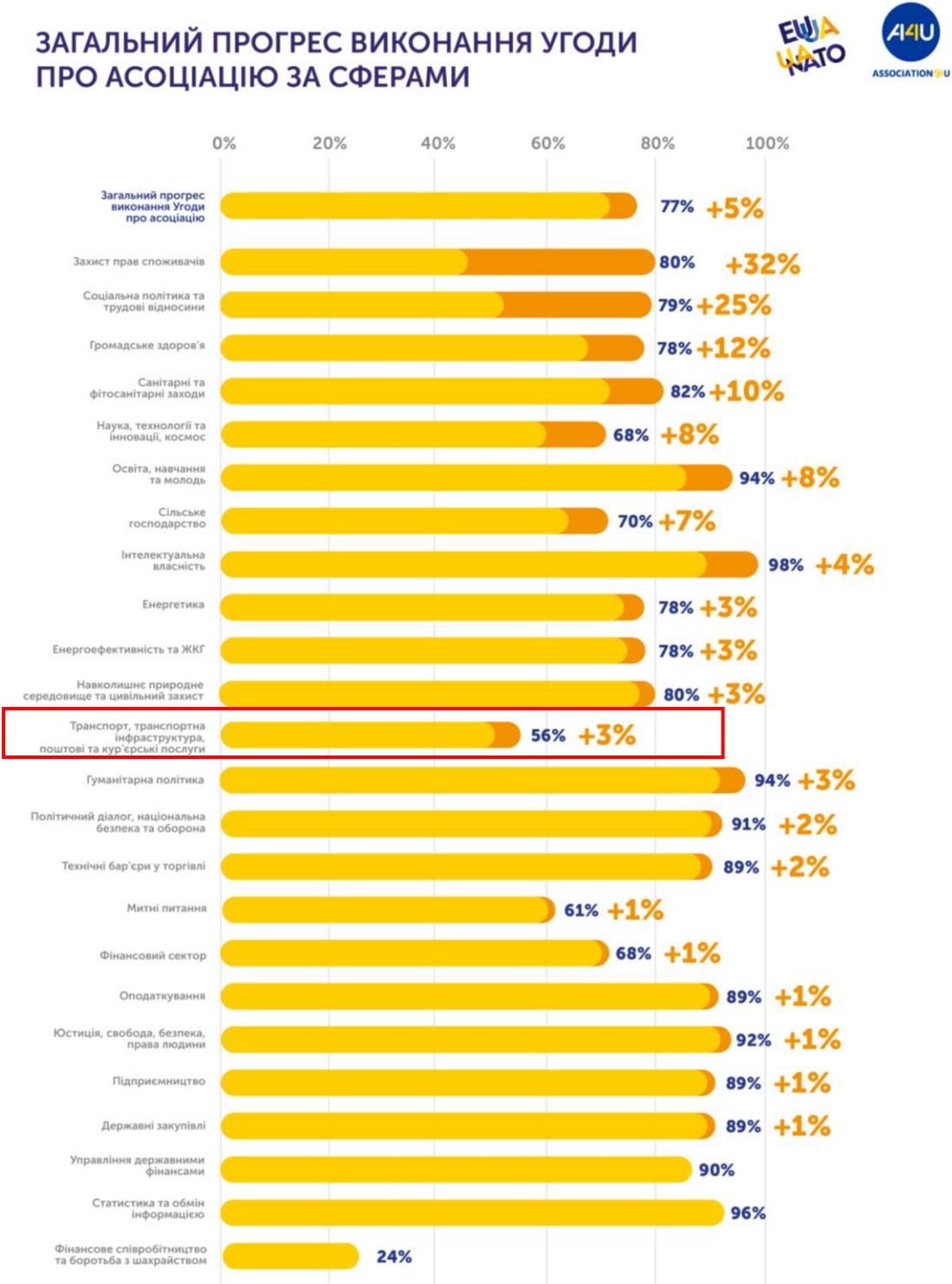


Рис. 3.4. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом

Джерело: Ukraine 2024 Report SWD(2024) 699 [287].

В той же час український національний моніторинг процесів імплементації українського транспортного законодавства до європейських стандартів та вимог наводить значно райдужнішу картину нашого євроінтеграційного поступу, де за останнє десятиліття по усім рокам (окрім року початку повномасштабної війни) Україна демонструвала активний імплементаційний поступ у 53 – 100% (Рис. 3.5).

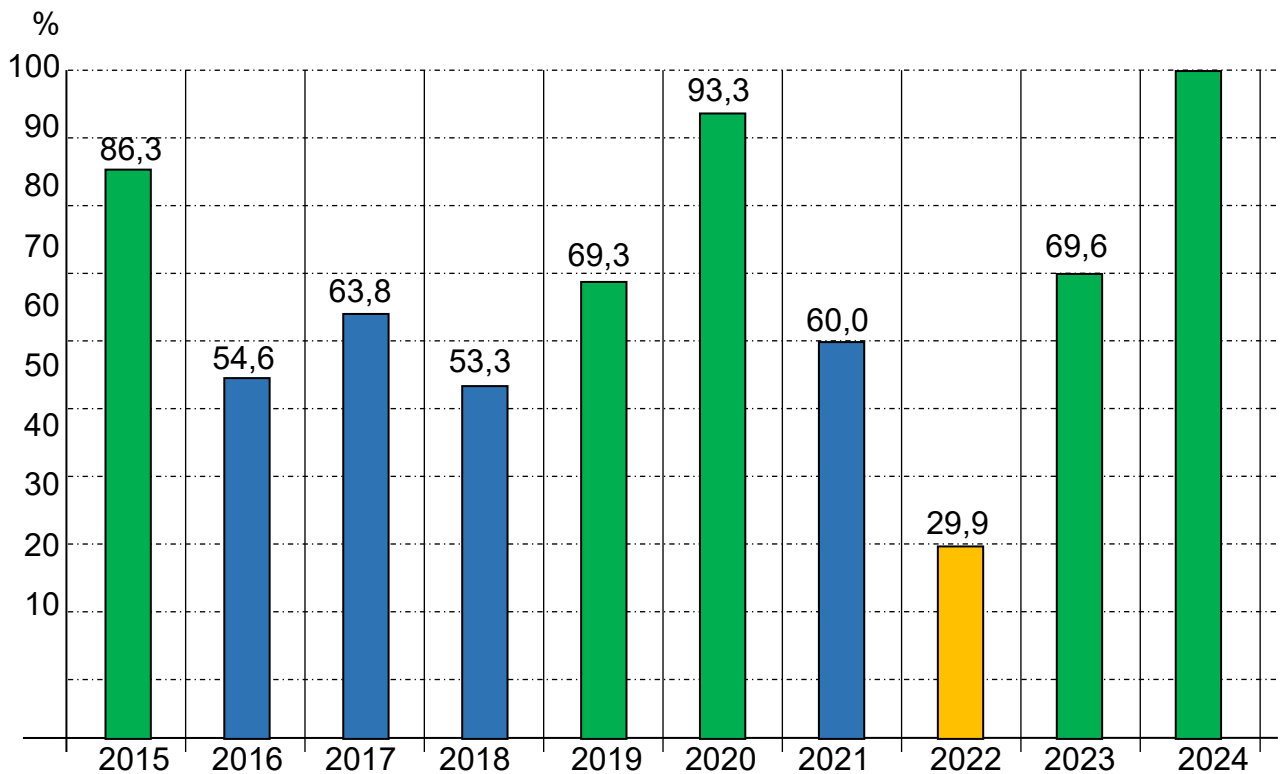


Рис. 3.5. Динаміка виконання Україною заходів з імплементації українського транспортного законодавства до європейських стандартів та вимог Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом

Джерело: розроблено автором за даними сайту "Пульс Угоди" [147].

Вторинний аналіз моніторингових даних урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції України надає можливість виокремити п'ять груп вимог ЄС у сфері транспорту щодо інтеграції України до Європейського Союзу:

1) вимоги, імплементація яких завершена, або знаходиться на стадії завершення;

2) вимоги, рівень імплементація яких складає понад 66% і не складатиме особливих труднощів;

3) вимоги, імплементація яких не перевершує 50% і має низку перешкод, подолати які Україні важко самостійно;

4) вимоги, імплементація яких знаходиться на початковому стані й в сучасних умовах для України є практично неможливою, оскільки вимагає кардинальних реформ та значних фінансових інвестицій;

5) вимоги, імплементація яких потенційно є здатною призвести до краху ключових складових транспортної системи України, оскільки їх виконання поставить перед країною значно більші проблеми, або вирішити які буде практично неможливо (Рис. 3.6).

Деталізацію змісту імплементаційних вимог по зазначеним вище групам ілюструє Таб. 3.1.

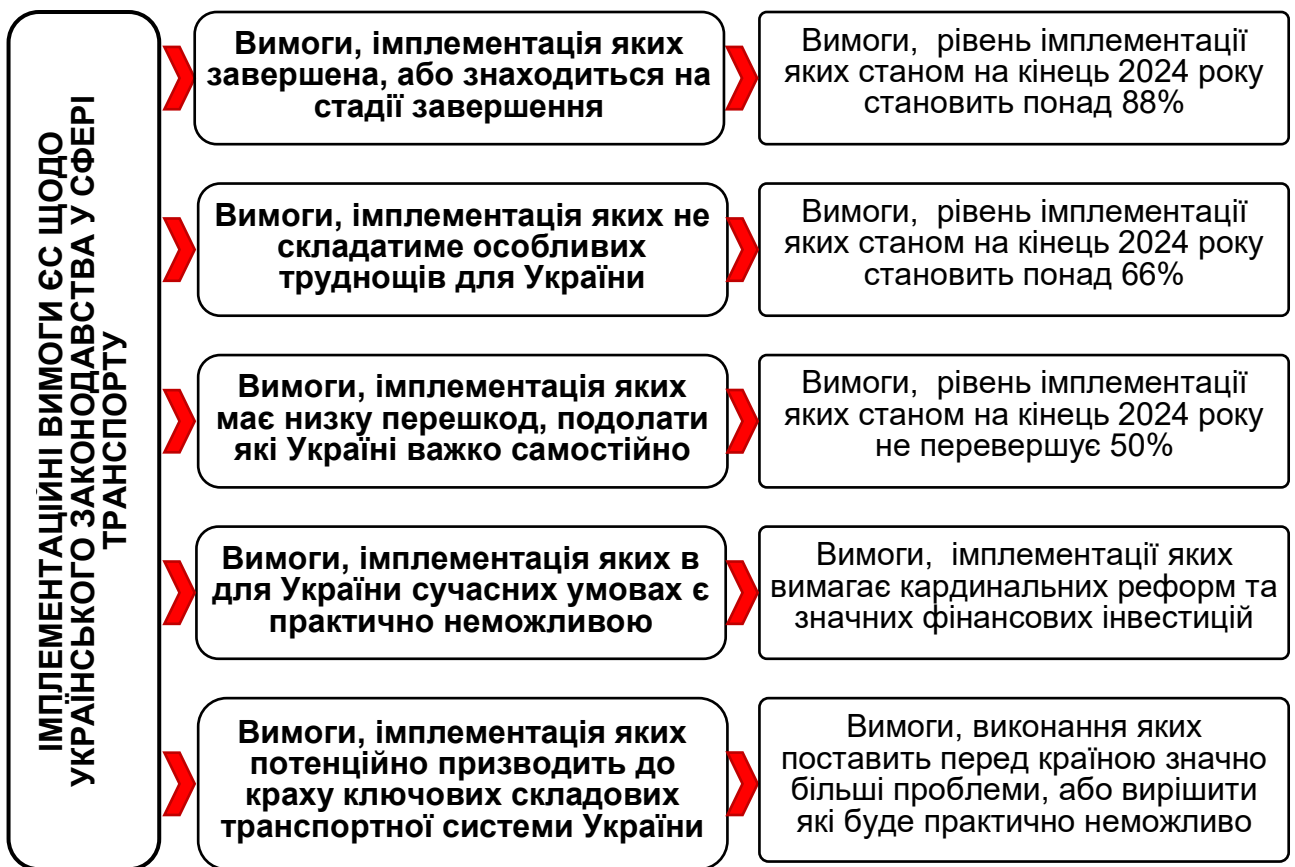


Рис. 3.6. Систематизація імплементаційних вимог ЄС щодо українського законодавства у сфері транспорту за ознакою можливості їх виконання

Джерело: розроблено автором

Ситуацію з останньою групою вимог проілюструємо на двох прикладах. Перший пов'язаний з тим, що і європейська радники, і наші державні діячі наголошують, що у сфері залізничного транспорту для України особливо актуальним є перехід на європейську ширину колії (1435 мм), що об'єднає дві залізничні системи (ЄС та України) в єдину систему, полегшить транспортування вантажів і пасажирів між Євросоюзом і Україною, дозволить розширити використання електрифікованих залізничних шляхів й матиме суттєве екологічне значення.

Таблиця 3.1.

Зміст імплементаційних вимог до українського законодавства у сфері
транспорту за основними групами

Назва групи	Перелік основних імплементаційних вимог	Відсоток виконання
<i>Вимоги, імплементація яких завершена, або знаходиться на стадії завершення</i>	Розроблення регуляторної бази щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та річковим транспортом;	100
	Розроблення Стратегії та Програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;	100
	Розробка та затвердження стратегії розвитку автомобільного транспорту;	100
	Розробка та затвердження стратегії розвитку залізничного транспорту;	100
	Розроблення та затвердження стратегії розвитку морського транспорту;	100
	Розроблення та затвердження стратегії розвитку річкового транспорту;	100
	Розроблення регуляторної бази щодо встановлення градації максимальних вагових та габаритних параметрів транспортних засобів;	100
	Забезпечення проведення обов'язкової перевірки придатності колісних транспортних засобів до експлуатації та створення бази даних з результатами перевірок;	100
	Удосконалення нормативно-правової бази для запровадження європейських вимог до фізичної та психічної придатності до керування транспортними засобами;	100
	Запровадження системи підтвердження професійної компетенції водіїв, що надають послуги з міжнародного перевезення пасажирів та вантажів;	100
	Укладення Угоди про спільний авіаційний простір;	100
	Розроблення та затвердження національної транспортної стратегії;	100
	Запровадження правил щодо гармонізації технічних стандартів відповідно до вимог статті 1 Глави 1, статті 20 Глави 7 Директиви 97/67/ЄС від 15 грудня 1997 р.;	100
	Створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден, у тому числі внесення відповідних змін до законодавства України;	100
	Гармонізація умов отримання свідоцтв капітанів (судноводіїв) для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами та формування механізму взаємного визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання;	100
	Забезпечення незалежного статусу ПАТ "Укрзалізниця" у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю за фінансовими питаннями;	100
	Удосконалення законодавства з питань безпеки дорожньої інфраструктури з метою приведення у відповідність з Директивою 2008/96/ЄС;	100
	Удосконалення законодавства щодо реєстрації транспортних засобів з метою приведення у відповідність з Директивою 1999/37/ЄС;	100
	Впровадження інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту для взаємодії з іншими видами транспорту та для забезпечення оплати за користування дорожньою інфраструктурою	

Продовження Таблиці 3.1.

Вимоги, імплементація яких не складатиме особливих труднощів для України	Співробітництво у рамках транспортної панелі Східного партнерства з метою розвитку регіональної транспортної мережі СхП поєднаної з TEN-T мережею;	70
	Розроблення нормативно-правової бази для забезпечення видачі єдиного типового посвідчення водія, що відповідає європейським вимогам та підвищення рівня його захисту від підробок;	80
	Законодавче закріплення соціальних гарантій стосовно періодів керування автотранспортними засобами та вимог щодо обов'язкового застосування тахографів під час національних перевезень;	70
	Внесення змін до законодавства України щодо приймання суднових відходів і залишків вантажу у морських портах і морських терміналах;	80
	Впровадження системи забезпечення необхідного рівня професійної компетентності менеджерів (управителів) з внутрішніх автомобільних перевезень;	80
	Внесення змін до законодавства України щодо приймання суднових відходів і залишків вантажу у морських портах і морських терміналах;	80
	Запровадження незалежного розслідування транспортних подій на залізничному транспорті;	75
	Удосконалення законодавства з питань зниження рівня шумового забруднення колісними транспортними засобами;	70
	Удосконалення законодавства з питань сертифікації транспортних засобів, їх складових частин та обладнання;	70
	Удосконалення законодавства з питань безпечності дво- або триколісних транспортних засобів та квадроциклів з метою приведення у відповідність з Регламентом (ЄС) 168/2013;	70
Вимоги, імплементація яких має низьку перешкод, подолати які Україні важко самостійно	Внесення змін до законодавства України щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та річковим транспортом;	66
	Формування механізму періодичної звітності щодо впровадження положень законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту щодо перевірок періодів роботи та відпочинку водіїв;	40
	Забезпечення встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобах у сфері міжнародних вантажних перевезень;	50
	Розроблення та впровадження заходів щодо облаштування залізничних пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС для покращення руху пасажирів та вантажів;	50
	Створення Єдиного державного електронного реєстру автомобільних перевізників;	60
	Внесення змін до законодавства України щодо забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та річковим транспортом;	60
	Запровадження ліцензування у сфері міжнародних автомобільних перевезень;	65
	Запровадження ліцензування у сфері внутрішніх вантажних автомобільних перевезень;	40
	Законодавче закріплення соціальних гарантій стосовно періодів керування автотранспортними засобами та вимог щодо обов'язкового застосування тахографів під час національних перевезень;	66
	Внесення змін до законодавства України щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості на транспортних засобах, що використовуються для міжнародних пасажирських перевезень;	35
Вимоги, імплементація яких в сучасних умовах є практично неможливою	Підвищення рівня якості послуг залізничних перевезень пасажирів;	30
	Удосконалення нормативно-правової бази для державного контролю на автомобільному транспорті, в частині здійснення обміну інформацією, встановлення контролю та застосування санкцій;	20
	Розроблення регуляторної бази щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості руху автомобільних транспортних засобів, що зареєстровані після 1 січня 2008 р. та використовуються для національних перевезень;	25
	Створення на базі потужностей державного підприємства “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут” науково-дослідного випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту відповідно до міжнародних технічних регламентів та директив ЄС;	0
	Створення національної транспортної моделі та майстер-плану;	0
	Забезпечення встановлення та експлуатації тахографів на автомобільному транспорті;	0

Продовження Таблиці 3.1.

Вимоги, які потенційно призводять до краху транспортної системи України	Внесення змін до законодавства України щодо формування нової моделі ринку залізничних перевезень; Внесення змін до законодавства України щодо сприяння розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень; Реструктуризація ПАТ “Укрзалізниця” відповідно до законодавства ЄС щодо відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень; Розроблення регуляторної бази щодо рівноправного доступу до залізничної інфраструктури; Запровадження системи ліцензування залізничних підприємств з метою надання доступу до інфраструктури; Створення органу ліцензування залізничних підприємств; Законодавче закріплення декарбонізації транспортних засобів та повного переходу на стандарт Євро-5 та Євро-6; Удосконалення законодавства щодо сприяння використанню чистих та енергоефективних транспортних засобів з метою приведення у відповідність з Директивою 2009/33/ЄС	
--	---	--

Джерело: розроблено автором за даними сайту "Пульс Угоди" [147].

За зобов'язаннями в рамках угод Ukraine Facility та зі Світовим банком цей закон має бути ухвалений Україною у двох читаннях ще до кінця 2025 року [178]. Але давайте поррахуємо реальність такого мегапроекту. Загальна довжина залізничних колій в Україні становить приблизно 21 733 кілометри. Кількість шпал, на які кріпляться залізничні рейки залежить від типу колії та її призначення. Цей параметр визначається так званою "епюрою шпал"— кількістю шпал на один кілометр колії. В Україні застосовуються такі стандартні епюри: головні колії на перегонах: 1840 шпал/км; криві ділянки з радіусом до 350 м; 2000 шпал/км; приймально-відправні та другорядні колії: 1600 шпал/км. [87]. Якщо зважати, що в Україні станом на 2019 рік головні (магістральні та першорядні) колії складали 14786 км; криві ділянки з радіусом до 350 м – близько 1000 км; другорядні колії – 3815 км; приймально-відправні колії разом з ділянками місцевого значення – 2561 км (з яких щонайменше половина дерев'яних) [87], то загальна кількість бетонних шпал, що підлягатиме утилізації в разі переведення української залізничної колії на європейську ширину сягатиме:

$$\sum_{\text{шп}} = 14786 \times 1840 + 2000 \times 1000 + 3815 \times 1600 \times 0,5 = 27206240 + 2000000 + 3052000 = 32\,258\,240 \text{ шт.}$$

Якщо ж зважати на те, що стандартна залізобетонна шпала в Україні має масу приблизно 250 кг., то утилізації підлягає $32258240 \times 0,26 = 8,065$ млн.т. шпал. Крім того, нам необхідно буде купити понад 32,5 млн нових шпал, що при середній їх ціні, наприклад, в Польщі близько €40 за шпалу, то тільки на закупівлю нових шпал знадобиться €1,3 млрд! З урахуванням робіт з утилізації старих та укладці нових шпал загальна вартість такого переходу сягатиме десятків мільярдів євро та займе десятки років.

Суттєві заперечення викликає й обов'язкова умова поділу Укрзалізниці на окремі господарюючі суб'єкти, де пасажирська, вантажна, інфраструктурна та обслуговуюча компанії розділені. Саме тому підготовлений вже законопроект про залізничний транспорт № 82100 викликає в парламенті надзвичайно жваві дискусії й до цього часу не має певного консенсусу. Справа в тому, що в нашій країні пасажирська частина перевезень станом на сьогодні генерує величезні збитки й компенсується укрзалізницею за рахунок вартості вантажних перевезень. Як зауважує перша заступниця голови Комітету з питань транспорту та інфраструктури Юлія Клименко, "ми, як пасажир, платимо 30-35% від загальної вартості, й фактично, 70% покриває в середині себе УЗ. Поки що – за рахунок вантажних перевезень. Якщо ці компанії розділити, то пасажирські перевезення має покрити державний бюджет, і це будуть великі гроші, йдеться щонайменше про 12-15 млрд, а то й про 20 млрд на рік" [178].

Аналогічна ситуація з наслідками спроб виконання вимоги щодо декарбонізації транспортних засобів та повного переходу на стандарт Євро-5 та Євро-6, які можуть призвести до колапсу автомобільного транспорту. Адже станом на початок 2022 року в Україні було зареєстровано 12,6 мільйона колісних транспортних засобів (з яких 73% – легкові автівки) [176]. З цією кількістю понад половину транспортних засобів – до 1991 року виробництва, а майже чверть – навіть до 1985-го! В той же час частка українських автомобілів, які відповідають стандарту Євро-5 та вище, не перевищує 5-6%, тобто ми маємо утилізувати близько 10 мільйонів автомобілів і замінити їх на ті, що

відповідатимуть стандартам Євро-5 та Євро-6 й вартість яких сягатиме приблизно €40 мільярдів!

На підставі проведеного в даному підрозділі аналізу сучасного стану й проблем імплементації ключових вимог транспортної політики ЄС в Україні можна зробити висновок, що існують суттєві відмінності у публічно-правовому регулюванні транспортної галузі між Європейським Союзом та Україною, обумовлені історичним розвитком системи управління, рівнем інституційної зрілості, економічною спроможністю держави, а також стратегічними пріоритетами транспортної політики. Оскільки Україна перебуває в процесі імплементації європейських стандартів, її транспортна галузь функціонує в умовах, що суттєво відрізняються від правил, встановлених у ЄС. Ці відмінності можуть бути охарактеризовані як на рівні законодавчих норм, так і в контексті інституційної взаємодії, механізмів регулювання ринку та ступеня інтеграції інфраструктури у міжнародний транспортний простір. Так, у сфері нормативно-правового регулювання транспортної політики Європейський Союз керується розвиненою системою законодавчих актів, яка містить чіткі норми для всіх видів транспорту, зокрема автомобільного, залізничного, водного та повітряного. Українське законодавство, хоча і поступово адаптується до вимог ЄС, досі має прогалини у сфері забезпечення рівних умов доступу до транспортної інфраструктури, ліцензування та сертифікації транспортних операторів. Важливими розбіжностями є відсутність повноцінної лібералізації ринку перевезень в Україні, що призводить до обмеженої конкуренції у галузі транспортних послуг.

Регулювання транспортної безпеки також має значні відмінності. У Європейському Союзі існують єдині жорсткі вимоги до рівня безпеки транспортних засобів, що контролюються через незалежні агентства, такі як Європейське агентство залізничного транспорту (ERA) та Європейське агентство авіаційної безпеки (EASA). В Україні система контролю безпеки транспорту має фрагментарний характер, що створює проблеми у дотриманні міжнародних стандартів безпечного перевезення пасажирів та вантажів. Крім

того, хоча впроваджуються цифрові механізми контролю за дотриманням режимів праці та відпочинку водіїв, їх використання досі не є обов'язковим для всіх перевізників, що суперечить нормам ЄС.

Інституційні відмінності між ЄС та Україною також мають вагомий вплив на ефективність регулювання транспортної галузі. У Європейському Союзі публічне управління транспортною сферою реалізується через багаторівневу систему органів влади, які виконують чітко визначені функції. Наприклад, транспортна політика формується Європейською комісією, а виконання технічних стандартів та безпекових вимог контролюється спеціалізованими агентствами. В Україні координація транспортної політики зосереджена переважно в руках Міністерства інфраструктури, що призводить до відсутності ефективної спеціалізації та перевантаженості центрального органу влади адміністративними функціями. Відсутність єдиної координаційної платформи між Міністерством інфраструктури, регуляторними органами та представниками бізнесу спричиняє неузгодженість дій і затримку впровадження реформ. Крім того, державні органи стикаються з нестачею кваліфікованих кадрів, здатних забезпечити ефективне управління процесом адаптації нормативно-правових актів ЄС.

Екологічні стандарти та нормативи у сфері транспорту також демонструють істотні відмінності. У Європейському Союзі діють жорсткі норми щодо обмеження викидів парникових газів, контролю споживання палива та розвитку альтернативних видів транспорту. В Україні відповідні норми поки що впроваджуються вибірково, що спричиняє відставання у сфері впровадження екологічно чистих технологій. Наприклад, у сфері міського транспорту досі превалює використання дизельного пального, тоді як у країнах ЄС здійснюється поступовий перехід на електротранспорт та водневі технології.

Імплементація європейських нормативно-правових актів щодо регулювання діяльності у сфері транспорту в Україні супроводжується низкою проблем, які мають як правовий, так і організаційний характер. Хоча країна

поступово адаптує своє законодавство до вимог Європейського Союзу в рамках Угоди про асоціацію, процес гармонізації стикається з суттєвими викликами, що уповільнюють інтеграцію транспортної системи України у спільний європейський ринок. Багато європейських регламентів і директив, які регулюють транспортну сферу, вимагають комплексного внесення змін до низки законодавчих актів України, що часто здійснюється не системно, а точково. Це призводить до невідповідності між нормативними положеннями, що ускладнює їхнє ефективне застосування на практиці та створює правову невизначеність для учасників ринку

Таким чином, наявні протиріччя створюють виклики для інтеграції транспортної інфраструктури України в європейську транспортну систему, що потребує подальшої гармонізації законодавчих актів, інституційних реформ та залучення додаткових фінансових ресурсів для модернізації транспортного комплексу країни.

3.3 Шляхи подальшого вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі

Проведене у попередніх підрозділах дослідження та узагальнення наукового доробку українських і закордонних науковців і експертів надає підстави для твердження, що у контексті поступової інтеграції України до європейського суспільно-політичного та економічного простору одним з визначальних напрямів повоєнної відбудови та курсу на подальшого членство в Європейському Союзі є комплексна трансформація транспортної галузі. Саме транспортна галузь виступає інфраструктурною "кровоносною системою економіки" [1, с. 50], є однією з найбільш динамічних та відкритих для інновацій виробничо-економічних сфер й залишається найбільш інвестиційно ємким ринком фінансових вкладень в сучасному світі. Саме транспортна галузь в усі часи виступала інноватором запровадження принципово нових технічних, технологічних та управлінських рішень.

Зараз Україна переживає один з найбільш складних і болісних періодів свого розвитку, кров'ю і життями своїх синів відстоюючи незалежність і саме існування української держави. У нас немає іншого вибору як вистояти й перемогти, відбудувати свою Батьківщину, причому відбудувати її на принципово нових засадах, принципах і стандартах. Тому в повоєнний період у процесі накреслення стратегічної мети відновлення транспортної інфраструктури України необхідним є врахування низки концептуальних геополітичних завдань, спрямованих на максимізацію фізичного, технічного та технологічного поєднання нашої країни з дорожніми мережами Європейського Союзу, створення єдиної національної мережі магістральних автомобільних доріг, адже "стратегія розвитку транспортної галузі України в контексті формування та реалізації державної політики у сфері європейської інтеграції має полягати у системній та всебічній адаптації цього сектору економіки до нових умов і викликів та підвищення ефективності використання наявного її потенціалу" [85, с. 93].

На наше переконання повоєнні процеси інтеграції України до Європейського Союзу вимагатимуть, з точки зору публічного управління – гармонізації українського законодавства з європейським шляхом імплементації нормативно-правових актів ЄС, у політико-правовому плані – реформування української державної транспортної політики відповідно до стандартів Євросоюзу, у адміністративно-практичному плані – початок підготовки різного роду методичних рекомендацій та навчальних курсів щодо підготовки до діяльності в умовах переходу до євростандартів і приписів транспортного права ЄС серед публічних управлінців у сфері управління та регулювання транспортної галузі, а також суб'єктів транспортної діяльності, дорожнього господарства, підприємств галузі та інших організацій, що діють у транспортному секторі нашої країни.

Відтак виникає нагальна потреба у вдосконаленні та модернізації державної транспортної політики, яка була б здатна ефективно відповісти на існуючі виклики й загрози, була спрямованою на створення передумов для

переходу національної транспортної галузі на новий рівень, з урахуванням існуючих трендів і перспектив подальшого розвитку транспортних систем і транспортних ринків Європейського співтовариства та світу.

На підставі отриманих в ході нашого дослідження результатів можемо запропонувати контурну інтегральну модель повоєнного вдосконалення державної транспортної політики України, що передбачає реалізацію трьох послідовних етапів, кожен із яких є необхідною складовою загального інтеграційного процесу (Див. Рис. 3.7).

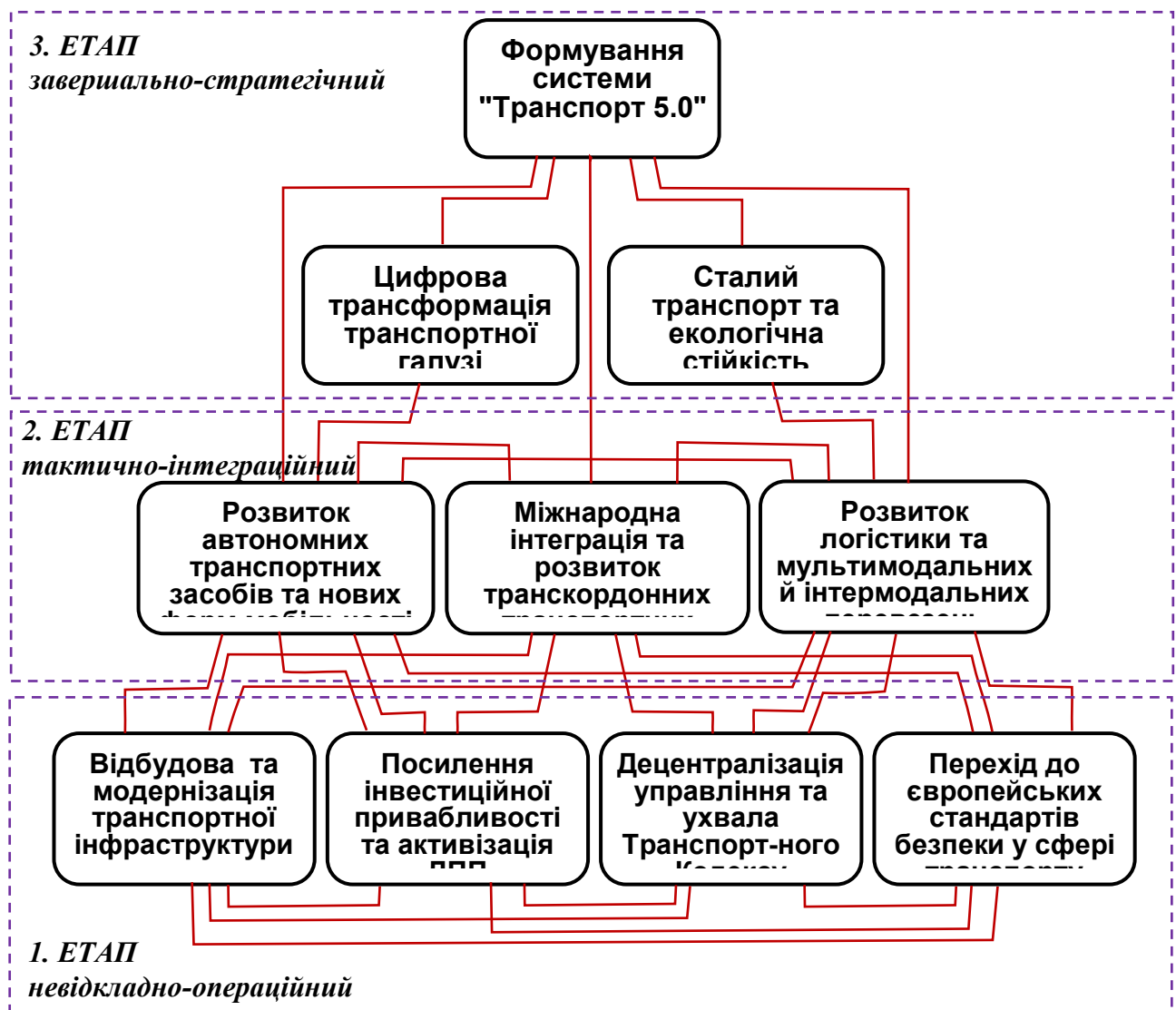


Рис. 3.7. Інтегральна модель повоєнного вдосконалення державної транспортної політики України

Джерело: розроблено автором

Так, перший – невідкладно-операційний етап – фокусується на вирішенні

нагальних питань відбудови й модернізації транспортної інфраструктури, проведення децентралізації управління у сфері транспорту, імплементації європейських норм зі зведенням їх у рамках Транспортного Кодексу, здійснення заходів щодо посилення інвестиційної привабливості, активізації державно-приватного партнерства в транспортній сфері та юридичне закріплення й практичне запровадження європейських стандартів транспортної безпеки в усіх її проявах.

На цьому етапі основним завданням є відновлення та модернізація транспортної інфраструктури, яка зазнала значних руйнувань під час війни. Відбудова інфраструктури передбачає не лише відновлення зруйнованих об'єктів, але й їхню модернізацію з урахуванням сучасних вимог. Важливим напрямом є посилення інвестиційної привабливості транспортної галузі, що передбачає залучення приватним інвестицій через механізми державно-приватного партнерства. Децентралізація публічного управління в галузі транспорту сприятиме ефективнішому розподілу ресурсів та підвищенню якості управління. Ухвала Транспортного Кодексу, який базуватиметься на європейських нормативно-правових нормах, стане ключовим кроком у гармонізації українського законодавства з європейськими стандартами.

Перший етап покликаний закласти фундаментальні умови для оперативного відновлення мобільності населення й товарних потоків, що є критичним для економічного відродження України. Практичний перехід до європейських стандартів безпеки забезпечить не тільки фізичний захист учасників транспортного процесу, загальне зростання рівня безпеки перевезень та зменшення аварійності але й сприятиме зростанню довіри міжнародних партнерів до української транспортної галузі, створюючи умови для подальшого стратегічного партнерства та інтеграції в європейський простір.

Другий, тактично-інтеграційний етап, створює підстави для реальної політико-управлінської та технічної інтеграції української транспортної системи до європейського простору, забезпечує поступовий перехід до впровадження інноваційних технологій та поглиблення міжнародної співпраці

у сфері транспорту. На цьому етапі ключову роль відіграватиме розвиток автономних транспортних засобів, поширення нових форм мобільності, зокрема електромобільності й систем спільного користування транспортними засобами, що сприятиме підвищенню ефективності транспортної мережі й зменшенню негативного впливу на довкілля. Водночас, міжнародна інтеграція транспортних мереж і розвиток транскордонних коридорів значно розширять можливості України як транзитної держави, підвищать конкурентоспроможність українських транспортних послуг і сприятимуть подальшому економічному зростанню. Розвиток транспортної логістики, особливо мультимодальних та інтермодальних перевезень, дозволить оптимізувати вантажопотоки, знизити собівартість перевезень та інтегрувати українську транспортну систему у глобальні ланцюги постачання, що є важливим фактором для підвищення конкурентоспроможності української економіки.

Заключний, стратегічно-завершальний етап, передбачає, насамперед, комплексну цифрову трансформацію транспортної галузі України у відповідності до глобальних трендів сучасності та остаточну імплементацію принципів сталого розвитку згідно з сучасними європейськими стандартами. Цифрова трансформація на основі впровадження сучасних технологій (таких як штучний інтелект, інтернет речей та Big Data) стане каталізатором ефективності управління транспортними потоками, оптимізації маршрутів, зменшення експлуатаційних витрат та покращення якості обслуговування пасажирів. Водночас, реалізація політики сталого транспорту й екологічної стійкості відповідатиме глобальним трендам щодо зменшення екологічного навантаження, що також відповідає міжнародним зобов'язанням України. Все це має призвести до формування цілісної інтелектуальної транспортної системи відповідно до парадигми "Транспорт 5.0", яка інтегрує всі види транспорту й транспортно-логістичні мережі, забезпечує високу ефективність й екологічну безпеку та дозволить Україні остаточно закріпитися у міжнародному транспортному просторі як держава з інноваційною, екологічно дружньою та

високоєфективною транспортною системою, здатною динамічно адаптуватися до глобальних змін.

Усі три етапи є взаємопов'язаними та послідовними, оскільки кожен із них створює основу для реалізації наступного. Перший етап забезпечує необхідну інфраструктурну базу та правову основу для подальшого розвитку. Другий етап спрямований на інтеграцію України у світову транспортну систему та розвиток нових технологій. Третій етап завершує процес трансформації, забезпечуючи цифрову та екологічну стійкість транспортної системи. Реалізація цих етапів має стратегічне значення для України, оскільки сприятиме економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності та інтеграції країни у європейський та світовий транспортний простір.

Надалі охарактеризуємо основні напрями повоєнного вдосконалення державної транспортної політики України, представлені в інтегральній моделі на Рис. 3.7.

Відбудова та модернізація транспортної інфраструктури в умовах повоєнного відновлення України набуває стратегічної ваги, адже саме якість транспортної інфраструктури визначає потенціал відбудови держави, її швидкого економічного зростання й подальшої інтеграції у глобальні транспортні мережі. Саме транспортна інфраструктура виступає як засобом забезпечення мобільності населення та вантажних потоків, так і потужним каталізатором національного й регіонального розвитку, збільшення інвестиційної привабливості територій та стимулювання соціально-економічного відродження держави. При цьому відбудова (як процес ліквідації наслідків воєнних руйнувань) має відбуватися разом з модернізацією (як процесів впровадження інноваційних рішень, формування інтелектуальних транспортних систем, використання енергоефективних матеріалів та запровадження новітніх методів управління й будівництва). Таке комплексне вирішення завдань реконструкції та технологічної модернізації доріг, мостів, залізниць, аеропортів і морських портів, які зазнали значних руйнувань під час бойових дій і цей процес відбудови має включати не лише відновлення мостів,

доріг та залізниць, але й їхню модернізацію з урахуванням новітніх технологій та стандартів.

За визначенням визнаних фахівців у сфері державного управління О. В. Радченка та В. І. Довганя, "відновлення та розвиток транспортної галузі й транспортної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського Союзу стає одним із ключових факторів відновлення економіки України у повоєнний період. З урахування курсу на європейську інтеграцію відновлення транспортної системи України має бути спрямоване не лише на відбудову зруйнованих об'єктів, а й на структурну модернізацію відповідно до європейських транспортних коридорів [150, с. 402].

На нашу думку процеси відбудови й модернізації транспортної інфраструктури у повоєнній Україні включатимуть кілька ключових етапів. Насамперед, необхідно провести повномасштабний аудит задля оцінювання реального стану транспортної інфраструктури, на основі чого має бути розроблений перелік і план-графік визначення пріоритетних об'єктів інфраструктури для їх відновлення й модернізації. Паралельно має відбутися оновлення нормативно-правової бази будівництва з обов'язковою імплементацією в правовому полі України основних стандартів та вимог Європейського Союзу у транспортній галузі. Наступним етапом стане розробка науково обґрунтованих і технічно й технологічно деталізованих робочих проектів, які враховують сучасні вимоги до безпеки, екологічності та енергоефективності. На третьому етапі має бути забезпечене залучення фінансування через державні та міжнародні програми, а також механізми державно-приватного партнерства. Нарешті, завершальним етапом є практична реалізація сучасних інженерних і технологічних рішень проектів з подальшим моніторингом їх ефективності.

Прикладом успішної реалізації подібних проектів є досвід Польщі, де після вступу до ЄС було проведено масштабну модернізацію дорожньої мережі. Це дозволило не лише підвищити якість інфраструктури, але й забезпечити економічне зростання регіонів. У повоєнній Німеччині реалізація проектів

модернізації залізниць дозволила значно збільшити обсяги, швидкість та безпеку перевезень, що стало важливим фактором для розвитку економіки [278].

В цілому відбудова й модернізація транспортної інфраструктури закладає фундаментальні передумови для швидкого повоєнного відновлення України, забезпечуючи необхідну основу для подальших етапів інтеграції країни в європейський і світовий транспортні простори.

Посилення інвестиційної привабливості та активізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі є основним напрямом окресленого вище другого етапу повоєнної відбудови нашої держави та подальшого економічного розвитку України, оскільки масштаби руйнування транспортної інфраструктури в ході воєнних дій вимагають астрономічного фінансування. Україні конче потребуватиме значного припливу необхідних інвестицій для забезпечення фінансової стійкості та ефективності реалізації масштабних інфраструктурних проектів, які вимагають значних капіталовкладень. Відтак органи публічного управління й адміністрування України мають докласти значні зусилля для формування в країні сприятливого інвестиційного клімату, що передбачає забезпечення прозорості та стабільності регуляторного середовища, надання відповідних гарантій закордонним інвесторам захисту інвестицій, спрощення процедур їх залучення і використання. Ключову роль в цьому відіграватиме розробка й ухвалення відповідної нормативно-правової бази, адаптованої до європейських стандартів і рекомендацій, забезпечуючи зрозумілість і передбачуваність інвестиційних умов.

Серед сучасних тенденцій цього напрямку є активне залучення міжнародних фінансових організацій та приватних інвесторів через механізми концесії та державно-приватного партнерства, які довели свою ефективність у міжнародній практиці, зокрема в країнах Європейського Союзу. Державно-приватне партнерство є ефективним механізмом об'єднання ресурсів держави та приватного сектора для реалізації стратегічно важливих проектів

(будівництво автомагістралей, модернізація залізниць або розвиток логістичних центрів), що дозволяє розподілити ризики та оптимізувати витрати на великі інфраструктурні проєкти. Рамкові процеси активізації ДПП передбачають створення інституційних механізмів для координації та підтримки проєктів державно-приватного партнерства (наприклад, таких як спеціалізовані агентства або фонди). Держава має створити умови для забезпечення прозорості й чесної конкуренції у процесі відбору проєктів, що дозволить уникнути корупції й забезпечити ефективне використання ресурсів.

Приклади успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства в Європейському Союзі наводить І. М. Барбір, який зазначає, що "Україні слід звернути увагу на світовий досвід з упровадження та розвитку ДПП, зокрема на англійський, який передбачає дотримання розгляду всіх угод щодо підвищення рівня життя населення та розподілу повноважень між державою та бізнесом. Досвід Нідерландів стосується прийняття і впровадження багаторічної програми у сфері транспорту та інфраструктури, яка дала змогу цій державі прискорити залучення приватного сектору до реалізації проєктів ДПП, забезпечити його впевненість у реалізації цієї програми за умови зміни політичної та економічної ситуації в країні. Становить інтерес досвід Польщі, де органи місцевого самоврядування є пріоритетами забезпечення механізму ДПП та використання ресурсів приватних партнерів у процесі реалізації місцевих проєктів, а також досвід Японії щодо розвитку та впровадження високотехнологічних сфер транспорту, його екологічності, надійності та безпеки" [5, с. 55-56]. Ці приклади демонструють, що ДПП є ефективним інструментом для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, які забезпечують економічне зростання та підвищення якості життя населення.

В цілому посилення інвестиційної привабливості та активізація державно-приватного партнерства можуть бути визнаними як критично важливі складові успішної реалізації стратегії повоєнного розвитку транспортної галузі України, дозволяючи залучити необхідні ресурси та експертні знання для створення сучасної ефективної транспортної інфраструктури.

Децентралізація публічного управління в галузі транспорту та ухвала Транспортного Кодексу на основі імплементації європейських нормативно-правових норм і стандартів є необхідною передумовою ефективного реформування державного управління транспортною сферою України в часах її повоєнного відновлення. Процеси децентралізації нададуть потужний поштовх формуванню ефективної системи управління на місцевому рівні, збільшуючи оперативність ухвалення рішень та забезпечуючи більш точну відповідність політики специфічним потребам регіонів. Передача ресурснозабезпечених повноважень щодо управління транспортною сферою від центральних органів влади до органів місцевого самоврядування має супроводжуватися запровадженням чітких і прозорих правил і процедур через ухвалення Транспортного Кодексу, який закріплює уніфікацію українського транспортного законодавства з нормами ЄС, полегшуючи таким чином міжнародне співробітництво та інтеграцію українського транспортного простору до європейського.

У цьому контексті відома експертка транспортної галузі з Харківського національного автомобільного університету О. І. Дмитрієва обґрунтовує необхідність "уніфікації, консолідації та кодифікації нормативно-правових актів, що регламентують розвиток суб'єктів автомобільного транспорту, дорожнього господарства, залізничного транспорту, повітряного транспорту, морського та річкового транспорту, міського електричного транспорту та трубопровідного транспорту у вигляді Транспортного кодексу України як основи законодавчого забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України, що має стати стійким нормативним підґрунтям для забезпечення стратегічного розвитку транспортної інфраструктури країни" [31, с. 41].

Кумулятивним ефектом такого підходу є зростання ролі місцевих громад у визначенні пріоритетів транспортної політики на засадах субсидіарності, підвищення рівня громадянської самосвідомості та подальший розвиток громадянського суспільства в цілому. Яскравий приклад цього демонструють країни Балтії, де в ході децентралізації в транспортній галузі місцеві влади

отримали повноваження щодо планування та розвитку місцевих транспортних систем, що надало можливості громадам самостійно вирішувати питання, пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури, організацією руху та забезпеченням безпеки руху й в цілому сприяло кращому адаптуванню до потреб населення та економічних особливостей регіонів.

Перехід до європейських стандартів безпеки у сфері транспорту є невід'ємною умовою успішної інтеграції України в європейський транспортний простір та забезпечення надійності й безпечності транспортних перевезень у повоєнний період та одним із ключових елементів реформи транспортної системи України, що має стратегічне значення для підвищення якості транспортних послуг, зменшення аварійності та забезпечення відповідності європейським вимогам. Згідно з В. Г. Ковальовим "транспортна безпека – це стан захищеності життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, об'єктів та суб'єктів транспортної інфраструктури, за якого забезпечується її сталий розвиток, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам" [71, с. 15]. Це передбачає впровадження сучасних стандартів безпеки, які регулюють технічний стан транспортних засобів, кваліфікацію водіїв, організацію дорожнього руху та експлуатацію інфраструктури, що є особливо актуальним для України, де рівень аварійності залишається одним із найвищих у Європі.

Зазначене вимагає від органів публічного врядування впровадження цілісного комплексу заходів з адаптації українського законодавства та практичної діяльності транспортних підприємств до норм і стандартів Європейського Союзу, включаючи технічні вимоги до транспортних засобів, правила експлуатації інфраструктури, стандартизацію процедур контролю та забезпечення безпеки пасажирів і вантажів. Законодавче закріплення відповідних європейських директив у національному законодавстві, на думку експертів (про що детальніше говорилося вище) краще за все здійснити у форматі Транспортного Кодексу. При цьому гармонізація українських стандартів безпеки з європейськими передбачає не лише зміну законодавства,

але й впровадження сучасних методів контролю та управління, суворіших вимог до технічного стану транспортних засобів (наприклад, таких як обов'язкове використання систем ABS, ESP та інших елементів пасивної та активної безпеки). Крім того, вони передбачають підвищення кваліфікації водіїв, впровадження сучасних систем організації дорожнього руху, таких як інтелектуальні транспортні системи (ITS), створення інфраструктури контролю та моніторингу виконання цих стандартів, а також регулярну оцінку ефективності реалізованих заходів.

Безперечно в рамках реалізації цього напрямку необхідно слідувати сучасним тенденціям у сфері безпеки транспорту, що полягають у зростанні ролі інноваційних технологій, насамперед таких як штучний інтелект, інтернет речей та Big Data, автономізація транспортних засобів, розвиток цифрових транспортно-логістичних платформ, які дозволяють підвищити ефективність контролю та управління у сфері транспорту.

Одеський науковець Г. П. Фердман наголошує, що "враховуючи необхідність інтеграції в європейське й світове товариство, Україна приречена приділяти питанням транспортної безпеки пильну увагу. Крім цього, слід зауважити, що Україна має найвищий транзитний рейтинг в Європі, відповідно, вона може отримувати від транзиту й надання інших видів транспортних послуг значний прибуток за умови побудови надійної системи транспортної безпеки, що також зумовлює важливість питань транспортної безпеки для України [184, с. 134]. Отже перехід до європейських стандартів безпеки транспорту є стратегічним завданням, вирішення якого забезпечує стійкість і конкурентоспроможність транспортної системи України, сприяє її повній інтеграції у європейський транспортний простір та відповідає очікуванням суспільства щодо безпеки і комфорту транспортних перевезень.

Розвиток автономних транспортних засобів та нових форм мобільності є одним із найголовніших трендів XXI століття та найперспективніших напрямів інноваційно-технологічного розвитку сучасного транспорту, адже впровадження передових ІТ-технологій у сферу транспорту забезпечує не лише

підвищення ефективності перевезень, а й формує нову якість життя громадян. Даний напрям передбачає створення та поширення використання напіваавтономних та повністю автоматизованих транспортних засобів, включаючи автомобілі, безпілотні літальні апарати та інші інноваційні транспортні рішення, а також у розвитку нових форм мобільності, таких як каршеринг, райдшеринг, байкшеринг та інтегровані системи мобільності, що у своїй системній сукупності забезпечують оптимізацію використання транспортних засобів та зниження загального навантаження на транспортну й логістичну інфраструктуру. Водночас "курс на автономізацію транспортно-логістичної сфери у розвинених країнах ставить перед урядами низку важливих вимог адміністративно-правового, соціально-економічного та екологічного характеру. Насамперед, перехід до автономізації вимагатиме коригування законодавства, а це, у свою чергу, вимагає широкої суспільної згоди на використання автономних транспортних засобів у дорожньому русі. Цей процес потребує не лише активного залучення законодавчих та виконавчих органів країн, що впроваджують автономні рішення, а й широкого кола стейкхолдерів галузі, науковців, представників сектору НДО, що представляють інтереси громадян, та засобів масової інформації. Розробка нормативно-правової бази для автономного транспорту при цьому постає ключовим завданням, що передбачає проведення ліцензування автономних транспортних засобів та сертифікації відповідних технологій, включаючи системи штучного інтелекту, які керують транспортом, розробку нових стандартів безпеки, технічних регламентів для автономних транспортних засобів (ATV) і визначення правової відповідальності за ДТП за участі автономного транспорту" [153, с. 135-136].

Вважається, що широке впровадження автономних транспортних засобів, здатних функціонувати на основі штучного інтелекту практично без участі людини є найближчим майбутнім транспорту, оскільки вони дозволяють знизити вплив людського фактору на аварійність та підвищити ефективність використання як транспортної інфраструктури так і власне транспортних засобів. Як зазначають експерти галузі, "перехід на автономність транспортних

засобів (насамперед – автомобілі, кораблі та дрони) відбувається найбільш швидко, і вже до 2035 року їх частка на ринку досягне 12%. Tesla вже постачає свої моделі з функціями повного автопілоту, а Waymo (дочірня компанія Alphabet) проводить тестування автономних таксі. У 2023 році General Motors запустила сервіс Cruise, що забезпечує автономне водіння в кількох містах США, з планами подальшого розширення. Очікується, що автономний транспорт дозволить скоротити транспортні витрати на 28% після 2025 року за рахунок заміни витрат на оплату праці (водіїв) програмним забезпеченням, телематикою та витратами на пілотні проекти [280].

Зрозуміло, що для повоєнної України процеси розвитку автономних транспортних засобів та нових форм мобільності відбуватимуться лише на другому – операційно-тактичному етапі, коли наша країна вже зміцніє до рівня, який надасть можливість створення інфраструктури, необхідної для функціонування автономних засобів, таких як зарядні станції для електромобілів, сенсори для орієнтації в просторі та мережі зв'язку 5G, програмного забезпечення безпеки та надійності автономних систем, що включає тестування та сертифікацію тощо. Крім того, все більшого значення набуває використання Big Data для аналізу транспортних потоків та оптимізації маршрутів.

Прикладом успішної реалізації автономних транспортних засобів є досвід Сінгапуру, де вже експлуатуються автономні автобуси. Що стосується нових форм мобільності, то прикладом є досвід Німеччини та Польщі, де каршеринг та електричні скутери стали популярними серед міських жителів. Ці приклади демонструють, що розвиток автономних засобів та нових форм мобільності є ефективним інструментом для забезпечення стабільного розвитку транспортної галузі [237].

Можемо визнати, що розвиток автономних транспортних засобів та нових форм мобільності є стратегічно важливим кроком до формування сучасної, ефективної та екологічно стійкої транспортної системи України, здатної задовольнити зростаючі потреби населення і відповідати глобальним

стандартам у сфері мобільності.

Міжнародна інтеграція транспортних мереж і розвиток транскордонних коридорів є ключовим елементом євроінтеграційної стратегії розвитку транспортної системи України у повоєнний період коли наша держава, спираючись на вигідне географічне положення на перехресті міжнародних транспортних шляхів, відновлюватиме свої провідні позиції на міжнародній арені як важливий транзитний вузол між Європою та Азією. Дійсно, "Україна розташована на стику основних транс'європейських коридорів, що з'єднують Східну та Західну Європу, країни Балтії з Чорноморським регіоном, і має потенціал як транспортний коридор між Європою та Азією. Таке зручне розташування має забезпечити успішну інтеграцію у світове економічне середовище, а також національну безпеку, адже з дев'яти міжнародних транспортних коридорів Європи чотири проходять українською територією, а не так давно Європарламентом було ухвалено рішення про закриття двох транспортних коридорів для сполучення з Росією й Білоруссю й переключення зазначених коридорів на Україну" [153, с. 136].

Значення цього напрямку полягає у створенні умов для активного залучення країни до глобальних транспортних потоків, що матиме стратегічне значення для забезпечення економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності та інтеграції країни у європейський та світовий транспортний простір. Зусилля органів публічного врядування в даному напрямку мають концентруватися на входженні нашої держави в систему європейських транснаціональних магістралей TEN-T й створенні нових ефективних транспортних коридорів, які з'єднують Україну з країнами Європи та Азії, що надасть можливість забезпечити ефективне переміщення товарів та пасажирів між країнами, збільшення обсягів міжнародних перевезень та стабільний розвиток економіки.

Все це передбачає не тільки розвиток залізниць, автомобільних доріг, морських та повітряних портів, інфраструктурних об'єктів міжнародного значення (таких як пункти перетину кордонів, логістичні хаби та

мультимодальні термінали), але й також активізацію співпраці з сусідніми країнами щодо спрощення митних процедур й зменшення бюрократичних бар'єрів задля прискоренню перетину кордонів. Вельми перспективним у цій сфері є створення інтегрованих транспортних коридорів, що передбачають високий рівень цифровізації та автоматизації процесів міжнародних перевезень пасажирів і вантажів.

Тенденції у сфері міжнародної інтеграції та розвитку транскордонних коридорів включають зростання ролі мультимодальних перевезень, які дозволяють інтегрувати різні види транспорту та забезпечити високу ефективність і конкурентоспроможність транспортної галузі на міжнародному рівні. Не випадково "пріоритетним завданням для Міністерства інфраструктури України визначено інтеграцію транспортної мережі України в Трансєвропейську мережу TEN-T, й в Україні уже розроблено законодавчу базу, яка дозволяє у короткий термін запровадити в Україні до 70 % норм ЄС у відповідних сферах" [186, с. 198]. Як бачимо, України реалізація цього напрямку має особливе значення, оскільки надасть можливість повноцінної участі в міжнародних транспортних процесах, підсилить економічний потенціал країни та її міжнародну репутацію як надійного транзитного партнера, що дозволить не лише підвищити ефективність транспортної системи, але й забезпечити її інтеграцію у європейський транспортний простір.

Розвиток транспортної логістики та мультимодальних перевезень покликаний забезпечити підвищення ефективності та конкурентоспроможності національної транспортної системи у глобальному вимірі за допомогою інтегрування різних видів транспорту (залізничний, автомобільний, морський та повітряний) у єдиний логістичний ланцюг, що дозволяє оптимізувати транспортні процеси та забезпечити безперервність ланцюгів поставок й сприяє скороченню витрат, оптимізації вантажопотоків і прискоренню доставки товарів. Таку інтеграцію експерти галузі рекомендують здійснювати в рамках "цифрових транспортних коридорів, які повинні діяти як мультимодальні, тобто не просто об'єднувати різні види транспорту, а передбачати, що транспортні

послуги інтегровані та координовані між різними видами транспорту, що дозволяє забезпечити безпеку, ефективність та оптимальність перевезень, скоротити час доставки товарів, знизити витрати на транспортування і збільшити конкурентоспроможність українських підприємств на міжнародному ринку" [163, с. 116].

Діяльність органів публічного управління у сфері транспорту в цьому напрямку полягає у впровадженні комплексних рішень, що передбачають ефективну взаємодію залізничного, автомобільного, морського та авіаційного транспорту для здійснення мультимодальних і інтермодальних перевезень через створення і модернізація логістичних центрів і терміналів, здатних забезпечити безперервність перевантаження вантажів між різними видами транспорту. Крім того, розвиток логістики включає широке застосування інформаційних платформ, що дозволяють інтегрувати дані від різних учасників транспортних операцій у єдину систему, а також впровадження таких сучасних технологій, як системи управління транспортом (TMS) та системи планування ресурсів підприємства (ERP), інтелектуальні транспортні системи (ITS), що надають можливість оптимізувати маршрути й в реальному часі контролювати стан вантажів та забезпечувати прозорість процесів. Такі цифрові технології "радикально змінюють структуру каналів розподілу та транспортну логістику, спрощуючи їх, усуваючи зайвих посередників або інтегруючи нові онлайн-платформи. Отже, цифрові технології є потужним інструментом для підвищення ефективності логістики та каналів розподілу. Їх впровадження дозволяє бізнесу скорочувати витрати, підвищувати швидкість обробки замовлень і покращувати взаємодію з клієнтами [80].

Сучасні тенденції у транспортній логістиці орієнтуються на мультимодальні перевезення, що дозволяють комбінувати різні види транспорту для ефективного переміщення вантажів. В Україні розвиток таких перевезень є важливим для оптимізації логістичних ланцюгів, зниження транспортних витрат та інтеграції української транспортної системи у загальноєвропейські транспортні коридори. Важливим є створення

розгалуженої мережі логістичних центрів та мультимодальних транспортних вузлів, особливо на західному кордоні країни, що сприятиме кращій інтеграції з транспортними мережами ЄС. Зокрема, О. В. Шкурєнко, В. А. Будник та М. Є. Перепічко стверджують, що "необхідною умовою випереджального розвитку мультимодальної логістичної моделі доставки вантажів, організації на сучасному технологічному рівні глобальних і місцевих товарно-транспортних потоків є сталий розвиток транспортної інфраструктури, що з'єднає транспортно-дорожній комплекс України із світовою транспортно-логістичною системою [202, с. 140]. Водночас, В. О. Задоя та Ю. В. Купцов зазначають, що "мультимодальний транспортний підхід може бути ефективним рішенням для підтримки мобільності населення і забезпечення якісних пасажирських послуг, також може стати відповіддю на ці виклики, забезпечуючи безперервний доступ до транспортних послуг. Інвестиції в цей проект та активна співпраця з міжнародними партнерами можуть стати запорукою стабільного та якісного процесу розбудови зруйнованої транспортної системи країни в майбутньому" [59].

Сталий транспорт та екологічна стійкість є однією із засадничих цінностей Європейської транспортної політики як складової парадигми "Green Deal", що має стратегічне значення для забезпечення екологічної безпеки, зниження впливу на навколишнє середовище та забезпечення сталого розвитку економіки [218, с. 185]. Сталість транспорту й транспортних систем забезпечується завдяки впровадженню екологічно чистих технологій, таких як електричний транспорт, водневе паливо, а також розвитку "зеленого" громадського транспорту та велосипедної інфраструктури. Створення транспортної системи, яка забезпечує ефективне переміщення людей та вантажів при мінімальному впливі на навколишнє середовище, передбачає використання енергоефективних транспортних засобів, таких як електромобілі, електричні автобуси та велосипеди, а також розвиток інфраструктури для їх експлуатації, включаючи зарядні станції та велосипедні доріжки, стимулювання громадського транспорту, а також впровадження політик та стандартів,

спрямованих на оптимізацію транспортних потоків і скорочення енергоспоживання, що дозволяє знизити витрати палива та зменшити викиди CO₂.

На переконання В. Ровенської та Г. Красножон "забезпечення сталого розвитку автотранспортної системи України відноситься до стратегічних напрямів. Сталий розвиток автотранспорту – це, насамперед, його гармонійний розвиток, що передбачає гармонізацію та поєднання економічного, соціального й екологічного підходів; їх узгодження та переклад на мову конкретних заходів" [157, с. 50]. Відповідно до такого підходу "мета національної транспортної стратегії України полягає у створенні концептуальних засад для реалізації державної політики, спрямованої на забезпечення сталого та ефективного функціонування транспортного сектора, передумов соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та добробуту громадян. При цьому курс європейської транспортної політики є ключовим орієнтиром для українського транспортного сектора, спрямований на досягнення амбітних цілей пов'язаних з підвищенням рівня стійкості транспортної системи та зменшення її негативного впливу на навколишнє середовище [165, с. 117].

Впровадження принципів сталого транспорту забезпечує збереження екологічної рівноваги, скорочення викидів шкідливих речовин та підвищення якості життя населення. При цьому процеси забезпечення сталості транспортних систем та екологічної стійкості транспорту включають кілька ключових етапів. По-перше, це розробка стратегії сталого розвитку, яка визначає основні цілі, напрями та інструменти для зниження впливу транспорту на навколишнє середовище. По-друге, впровадження екологічно чистих технологій, таких як електричний транспорт та водневе паливо, що дозволяє знизити викиди шкідливих речовин. По-третє, розвиток інфраструктури для екологічно чистого транспорту, включаючи зарядні станції, велосипедні доріжки та пішохідні зони. Нарешті, забезпечення підтримки та фінансування для реалізації цих заходів, що включає залучення міжнародних партнерів та

інвестицій.

Впровадження технологій "розумних міст", цифрових інструментів моніторингу екологічних показників транспорту а також зростання ролі електричного транспорту, який стає все більш популярним завдяки своїй екологічній чистоті та енергоефективності, є глобальним трендом першої чверті XXI століття. Прикладом успішної реалізації сталого транспорту є досвід Норвегії, де електромобілі становлять понад 50% нових продажів автомобілів, а також Нідерландів, де розвиток велосипедної інфраструктури дозволив значно знизити навантаження на дорожню мережу та забезпечити високу якість життя міських жителів [245]. Ці приклади демонструють, що сталий транспорт є ефективним інструментом для забезпечення стабільного розвитку транспортної галузі.

Для України реалізація цього напрямку має особливе значення, оскільки "сьогодні перед нашою країною стоїть завдання не лише відновити зруйновану транспортну інфраструктуру, але й модернізувати її відповідно до сучасних глобальних цілей сталого розвитку. При цьому необхідно зазначити, що стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення цілей сталого розвитку України неможливо здійснити без зміни підходів до формування державної політики у транспортній галузі. Нинішня ситуація вимагає глибшого аналізу проблем та адаптації стратегії до нових умов, зокрема до відновлення та модернізації інфраструктури, впровадження інновацій та забезпечення стійкості транспортних мереж в умовах військових і післявоєнних викликів" [180, с. 159].

Комплексна цифрова трансформація транспортної галузі України має виняткове значення для модернізації національної транспортної системи в умовах глобальної цифрової революції та інтеграції країни до європейського економічного простору. Сучасні виклики, пов'язані з необхідністю підвищення оперативності, прозорості та безпечності транспортних процесів, висувають на перший план цифровізацію як основний механізм досягнення зазначених цілей. Оцей напрям передбачає впровадження сучасних цифрових технологій, таких

як штучний інтелект, інтернет речей (IoT), Big Data, блокчейн та хмарні обчислення, що дозволяє оптимізувати транспортні процеси, підвищити якість послуг та забезпечити прозорість управління.

Варто зазначити, що під цифровою трансформацією транспортної галузі А. В. Рибчук, Р. І. Пазюк та Ю. М. Пантюк розуміють " перехід на електронний документообіг, впровадження інтелектуальних транспортних систем та транспортних засобів, реалізації механізму "єдиного вікна" та цифрової логістики, де інноваційні розробки у моделюванні транспортних систем та регулюванні транспортних потоків мають надавати кінцевим споживачам більшу інформативність та безпеку, а також якісно підвищувати рівень взаємодії учасників" [156, с. 55], проте, на нашу думку, ці процеси є більш всеосяжними й вони являють собою, насамперед, глибокою зміною традиційних бізнес-моделей, операційних процесів та інфраструктури через інтеграцію таких провідних цифрових технологій, як автоматизація, застосування штучного інтелекту, аналіз великих даних (Big Data), Інтернет речей (IoT), блокчейн та 5G-технології. Діджиталізація – це вже не лише переведення адміністративних, бухгалтерських та внутрішніх процесів на цифрову основу, це широке запровадження інструментарію створення інтелектуальних транспортних систем, електронне оформленням вантажів на терміналах, що призводить до підвищення ефективності управління транспортними потоками, покращення якості перевезень та конкурентоздатності галузі в цілому.

Цифровізація транспорту та логістики є провідним трендом світового розвитку у XXI столітті. Не випадково однією з п'яти ключових цілей діяльності Міністерства транспорту Сполучених Штатів є створення "провідної в світі транспортної системи, яка обслуговує американський народ і економіку", зокрема, шляхом "широкого інвестування в цілеспрямовані дослідження та інновації, які відповідають викликам сьогодення; превентивної цифрової модернізації національної транспортної системи, перетворення її на транспортну систему майбутнього, яка буде служити громадянам Америки в

наступні десятиліття" [236].

Сутність цифрової трансформації транспортної галузі України полягає в системному впровадженні цифрових технологій у всі сфери транспортної діяльності – від управління інфраструктурою та пасажирськими перевезеннями до вантажної логістики й контролю за безпекою руху, де ключовими процесами є формування інтегрованих цифрових платформ, запровадження автоматизованих систем управління рухом, створення єдиного інформаційного простору для логістичних і транспортних компаній. Створення інтелектуальної транспортної системи, яка інтегрує всі види транспорту та забезпечує високу ефективність, безпеку та екологічну стійкість, передбачає також впровадження таких інновацій, як автоматизовані системи управління транспортом, активне впровадження електронних платформ мобільності та сервісів цифрового замовлення й оплати транспортних послуг, системи моніторингу руху транспорту в реальному часі, а також використання даних для прогнозування попиту та оптимізації маршрутів.

За оцінками фахівців і експертів цифрова трансформація транспортної галузі на найближчі десятиліття визначатиметься кількома ключовими трендами, які змінять її структуру та спосіб взаємодії з клієнтами, зокрема серед таких ключових трендів експерти визначають:

- цифрову трансформацію транспортної галузі – перехід транспортного ринку в фазу революційного технологічного розвитку (що спирається на штучний інтелект та геоінформаційне регулювання перевезень), який обумовлює посилення державного адміністративно-правового регулювання галузі в цілому. Зокрема, на рівні ЄС плануються кардинальні зміни до правил автомобільного транспорту, включаючи положення "Пакету мобільності" та зміни до положень про координацію систем соціального забезпечення та інших соціальних нормативних актів. Масовий перехід на передові цифрові технології – очікується після 2025 року активізація виходу на ринок передових рішень у сфері телематики, штучного інтелекту або рішень на основі блокчейну;
- прискорення автономізації та діджиталізації транспортної сфери, що

передбачає завершення базової прогресуючої цифровізації – комп'ютеризації процесів, автоматизація адміністративних послуг, оптимізації транспортних мереж завдяки використанню рішень для географічного моделювання мережі.

– платформізацію ринків продажів транспортних послуг, включаючи автоматизацію процесів на стику з замовником – постійний розвиток цифрових платформ, що дозволяють замовляти онлайн-послуги у великої бази постачальників послуг. Платформізація транспортних послуг в ЄС вже помітна в пасажирських перевезеннях.

– появу на ринку цифрових гігантів – великих дистриб'юторських компаній, які за рахунок діджиталізації процесів продажів та платформізації розвинули великий масштаб операцій. Так вже не перший рік відбувається агресивний вихід на транспортно-логістичний ринок цифрових гігантів – великих компаній (Amazon, Uber, Asos, Ocado і багато інших), що з'явилися завдяки цифровим технологіям. Деякі цифрові гіганти (наприклад, Uber) вже сьогодні пропонують ефективні платформи для замовлення послуг транспортування товарів;

– зростання вимог щодо якості, термінів надання транспортних послуг, точності поставок та обміну інформацією між перевізниками та клієнтами. При цьому впровадження рішень з цифровізації матиме вирішальне значення як для покращення якості транспортних послуг, так і для зниження операційних витрат, адаптації послуг до мінливих потреб клієнтів та впровадження рішень з високою доданою вартістю. Однак у короткостроковій перспективі вони будуть доступні лише великим перевізникам, спроможним вкласти значні кошти в інноваційну модернізацію, що може створити додатковий бар'єр для дрібних підприємців та сприяти збільшенню концентрації ринку;

– кардинальні зміни автопарку міської комунікації та на рівні транспорту "останньої милі" (безпосередня доставки товарів кінцевому споживачеві), де відбуватиметься прискорений перехід до використання в пасажирських перевозках електромобілів і автомобілів на стисненому природному газі, а також доставчих автономних транспортних засобів (напр. дронів);

– прогресивну автономізацію транспорту, в довгостроковій перспективі – масовий перехід на електромобілі в країнах європейської спільноти, що посилить проблему утилізації як фізично, так і морально застарілих автомобілів, а також посилить тенденцію їх перенаправлення до третіх, менш розвинутих країн;

– необхідність масової перекваліфікації працівників транспортної галузі, яка в нових умовах цифрової трансформації вимагатиме розвитку персоналу з новими навичками, насамперед, ІТ-спеціалістів та водіїв з навичками управління висококомп'ютеризованими транспортними засобами. Це підвищить привабливість роботи в транспортній галузі для молоді та спричинить появу відповідних навчальних спеціальностей в освітньому середовищі університетів і професійних коледжів;

– зростання ролі штучного інтелекту для аналізу даних та прогнозування попиту, предиктивне технічне обслуговування (Predictive maintenance), використання хмарних технологій для зберігання та обробки великих обсягів даних, а також IoT для моніторингу стану транспортних засобів та інфраструктури, а також розвиток автономних транспортних систем;

– здійснення внаслідок діджиталізації технологічного переходу галузі транспорту від традиційного формату до постіндустріального – відповідно до парадигми "Транспорт 5.0", для якого характерним стане, по-перше – все більша автономізація транспортних засобів (управління за допомогою штучного інтелекту без участі водіїв), що знизить експлуатаційні витрати та рівень аварійності на дорогах; по-друге відбуватиметься перехід до використання двигунів на альтернативних видах палива (електричні батареї, водень), що значно зменшить шкідливі викиди в атмосферу та дозволить адаптувати галузь до зростаючих вимог до викидів CO₂.

Цілком зрозуміло, що одним з наслідків реалізації зазначених трендів стане збільшення розриву між передовими країнами світу та країнами "навздогінного розвитку". Адже перехід транспортної галузі країни до епохи автономізації та діджиталізації транспортної сфери вимагає значних витрат на

впровадження інноваційних рішень на початковому етапі що дозволить значно збільшити економічну перевагу, але тільки в довгостроковій перспективі). За таких умов країнам, що прагнуть не опинитися на периферії світової історії вже сьогодні необхідно формувати нову державну транспортну політику, спрямовану на створення передумов для переходу національної транспортної галузі на новий рівень, стимулювати впровадження нових рішень в області діджиталізації транспорту (напр., в сфері розвитку зарядної/енергетичної інфраструктури, податкових пільг, знижок за розвиток інфраструктури), розгортання в освітній сфері підготовки майбутніх спеціалістів тощо.

Відтак є очевидним, що процеси завершення цифрової трансформації транспорту в Україні мають довгострокову перспективу, оскільки за твердженням В. Шандрика, О. Радченка, А. Кошеленка та І. Дейнеги "сьогодні наша держава все ще перебуває поза мейнстрімом процесів глобальної цифровізації систем державного управління. За таких умов Україна має терміново надолужити згаяне та скоротити "цифровий розрив" від провідних країн світу. Необхідно ухвалити стратегічні законодавчі документи (концепцію, стратегію, дорожню карту, Цифровий порядок денний України тощо) для розробки відповідної державної політики та впровадження повномасштабної цифрової трансформації у практичну діяльність органів публічного управління" [272].

Водночас для повоєнної України курс на цифрову трансформація транспорту має стати стратегічним напрямком державної політики, оскільки вона суттєво впливає на ефективність, безпеку та екологічність транспортних систем, сприяючи їхній оптимізації через автоматизацію, платформізацію послуг, а також розвиток інноваційних технологій, що відкриває значні можливості для модернізації економіки й інтеграції в європейські та глобальні транспортні мережі. Ці тренди надають транспортним операторам змогу масштабувати бізнес, підвищувати продуктивність і прозорість процесів, водночас створюючи серйозні виклики, пов'язані з регуляторною адаптацією, кібербезпекою та потребою у значних інвестиціях в інфраструктуру.

В цілому цифрова трансформація цифрової галузі визнається одним із ключових рушіїв сучасних змін у світовій економіці й переходу до парадигми "Економіка 5.0" та "Транспорт 5.0". Відтак Україні, враховуючи досвід передових країн, слід приступити до формування довгострокової стратегії переходу до "розумних" транспортних рішень, орієнтованих на сталий розвиток, для чого необхідно вдосконалювати нормативно-правову базу, що сприятиме впровадженню інтелектуальних транспортних систем, активізувати використання цифрових платформ для надання транспортних послуг, що інтегрують різні види транспорту в єдиний сервіс.

Послідовна реалізації зазначених вище напрямків розвитку транспортної галузі країни має призвести до *формування цілісної транспортної системи відповідно до парадигми "Транспорт 5.0"* – новітнього інноваційного підходу до розвитку транспортної системи, який інтегрує сучасні технології, екологічну стійкість та соціальну відповідальність та передбачає створення інтелектуальної транспортної системи, яка, інтегрує всі види транспорту в єдину "розумну" мережу. По суті це наступний етап розвитку транспортних систем, заснований на людиноцентричному дизайні, штучному інтелекті (AI), автономних транспортних засобах, зеленій енергетиці та інтеграції цифрових рішень, поєднання яких дозволяє створити ефективну, екологічно чисту та інклюзивну транспортну систему, що відповідає сучасним викликам урбанізації, екологічної стабільності та ефективного управління мобільністю [274].

Ідея "Транспорту 5.0" (Transportation 5.0) була вперше висунута японськими дослідниками з лабораторії Hitachi-UTokyo Laboratory (H-UTokyo Lab.) Токійського університету як відповідь на глобальні виклики, пов'язані зі зміною клімату, урбанізацією та швидким розвитком цифрових технологій. У книзі "Суспільство 5.0: людиноцентричне супер-розумне суспільство" (Society 5.0: A People-centric Super-smart Society) японські дослідники зазначають, що "Транспорт 5.0 – це не просто технологічна революція, а нова парадигма, яка об'єднує людей, технології та екологічну відповідальність, що передбачає

створення екосистеми, де всі види транспорту взаємодіють через цифрові платформи, забезпечуючи безперервність транспортних потоків та мінімізацію впливу на навколишнє середовище" [276, с. 56].

Для того щоб транспортна система країни вважалася відповідною до парадигми "Транспорт 5.0", вона повинна відповідати низці ключових характеристик:

- *Інтелектуальність*: використання штучного інтелекту, IoT та Big Data для оптимізації транспортних потоків, прогнозування попиту та управління інфраструктурою;

- *Цифровізація*: впровадження цифрових платформ для управління транспортом, бронювання квитків, моніторингу стану інфраструктури та забезпечення прозорості процесів;

- *Інтегративність*: створення єдиної транспортної системи, яка інтегрує всі види транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, морський, повітряний та громадський;

- *Автономність*: впровадження автономних транспортних засобів, які здатні функціонувати без участі людини, що дозволяє знизити аварійність та підвищити ефективність;

- *Гнучкість та адаптивність*: спроможність надавати адекватні відповіді на нагальні виклики, включаючи можливість швидкого реагування на надзвичайні ситуації та зміни в попиті на транспортні послуги;

- *Екологічна стійкість*: використання енергоефективних та екологічно чистих транспортних засобів, таких як електромобілі, електричні автобуси та водневий транспорт;

- *Соціальна відповідальність*: орієнтація на потреби користувачів, забезпечення комфорту та доступності транспортних послуг для всіх категорій населення, включаючи людей з обмеженими можливостями [290, с. 75-76].

Концепція "Транспорт 5.0" має глибокий науково-практичний зміст, оскільки вона інтегрує сучасні технологічні досягнення з екологічними та соціальними вимогами, що дозволяє оптимізувати транспортні процеси,

забезпечити максимальну безпеку учасників руху, підвищити якість транспортних послуг та забезпечити прозорість управління транспортною галуззю. Науковці Західного Іллінойського університету та університету Квінсі (США) Мохаммад Шамсуддога, Мохаммад Абул Кашем та Таснуба Насір наголошують, що "країни, які першими адаптують Transport 5.0, отримають стратегічні переваги у вигляді зменшення викидів, підвищення конкурентоспроможності та поліпшення якості життя у міських агломераціях" [274]. Для України реалізація цієї концепції має стратегічне значення, оскільки дозволить не лише підвищити ефективність транспортної системи, але й суттєво підвищити її конкурентоспроможність на міжнародній арені, забезпечуючи економічне зростання, соціальну інтеграцію і сталий екологічний розвиток та остаточну інтеграцію у європейський транспортний простір.

Висновки до розділу 3

Проведене у даному розділі дослідження дає підстави для виокремлення наступних положень та узагальнень:

Обґрунтовано, що належне функціонування транспортної галузі України, як і будь-якої іншої країни потребує формування відповідної комплексної системи публічного управління та регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту з метою підвищення економічної ефективності, конкурентоспроможності галузі, створення умов для забезпечення мобільності товарів, послуг та населення, інтеграції регіонів і створює передумови для сталого розвитку держави. Ефективність функціонування такої системи в першу чергу залежить від науково обґрунтованих, політично й економічно вивірених підходів до практичної реалізації ключових напрямів державної транспортної політики органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, що потребує формування й функціонування відповідного комплексного механізму на засадах взаємодії законодавчих, фінансових, інституційних та регуляторних механізмів, які забезпечують її стабільне функціонування, адаптацію до

міжнародних стандартів та інтеграцію у світовий ринок.

Здійснено синтезування моделі комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, який охоплює низку таких взаємопов'язаних складових, як: нормативно-правового механізму, фінансово-інвестиційного механізму, політико-адміністративного механізму, організаційно-технічного механізму, безпекового механізму, соціально-орієнтованого механізмів та механізму цифрової трансформації.

Зокрема, нормативно-правовий механізм визначено як ключовий інструмент державного регулювання, який включає систему законів, підзаконних актів, державних стратегій та програм, що регулюють функціонування транспортної інфраструктури, визначають правові рамки діяльності суб'єктів транспортного сектору, встановлюють правила ліцензування, стандарти безпеки, екологічні вимоги та норми експлуатації.

Фінансово-інвестиційний механізм розглядається як базова складова комплексного підходу до розвитку транспортної галузі, оскільки забезпечує фінансову стійкість транспортної системи через бюджетне планування, тарифну політику, механізми субсидування, міжнародні кредити, інвестиції приватного сектору, інструменти державно-приватного партнерства та податкові стимули для інвесторів. Політико-адміністративний механізм виступає безпосереднім важелем органів державної влади та місцевого самоврядування у публічному управлінні транспортною галуззю й охоплює діяльність органів державної влади та управління, відповідальних за формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, що передбачає науково обґрунтований вплив на соціально-економічне середовище транспортного комплексу та інноваційну систему країни. Організаційно-технічний механізм окреслює виробничо-технологічний характер транспортної галузі, оскільки охоплює заходи, спрямовані на підвищення технічної оснащеності транспортної системи, модернізацію інфраструктури та впровадження сучасних технологій. Безпековий механізм реалізації державної транспортної політики є критично важливим у сучасних умовах, оскільки в умовах воєнного стану особливого значення набувають заходи з підтримки

критичної транспортної інфраструктури, організації безпечної логістики гуманітарних вантажів, військових перевезень та евакуаційних операцій.

Соціально-орієнтований механізм є яскравим свідченням людиноцентричної соціальної спрямованості транспортної галузі, він спрямований на забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, підвищення якості життя та зменшення соціальної нерівності. Він включає заходи, спрямовані на забезпечення соціальних гарантій працівників транспортної галузі, безпеку перевезень, захист прав пасажирів, рівний доступ до транспортних послуг, розвиток громадського транспорту, адаптацію міської інфраструктури для маломобільних груп населення. Механізм цифрової трансформації спрямований на автоматизацію транспортних процесів, впровадження сучасних інформаційних технологій у систему управління транспортом, розвиток електронних сервісів та цифрових платформ для взаємодії між учасниками ринку перевезень. Він охоплює впровадження систем електронного квитка, інтеграцію інтелектуальних транспортних систем, цифрову взаємодію між державними органами та приватними компаніями.

Транспортну політику ЄС визначено як один із ключових елементів європейської інтеграції, яка забезпечує економічний розвиток, соціальну згуртованість та сталу мобільність. Вона регулюється Договором про функціонування Європейського Союзу та Лісабонським договором, які встановлюють принципи субсидіарності, безпеки, екологічності, конкурентності та лібералізації транспортних послуг. Ці принципи реалізуються через численні нормативно-правові акти, що охоплюють всі види транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, водний, авіаційний та мультимодальний. Для України основним документом, що визначає напрямки інтеграції до європейського транспортного простору, є Угода про асоціацію з ЄС, яка передбачає гармонізацію національного законодавства з європейськими стандартами.

Визначено, що імплементація транспортної політики ЄС в Україні включає широкий спектр заходів, спрямованих на модернізацію інфраструктури,

впровадження європейських технічних і екологічних стандартів, розвиток мультимодальних перевезень та цифровізацію транспортних процесів. Основними напрямками процесів гармонізації українського законодавства у сфері транспорту відповідно до вимог ЄС визначено: участь у програмі "Механізм Сполучення Європи"; інтеграція до Транс'європейської транспортної мережі; розвиток прикордонної інфраструктури; розвиток мультимодальних перевезень; гармонізацію технічних і екологічних стандартів транспорт; взаємовизнання транспортних документів і сертифікатів.

Обґрунтовано, що незважаючи на значні зусилля, спрямовані на інтеграцію до європейського транспортного простору, Україна стикається з низкою системних проблем, які уповільнюють цей процес, включаючи недостатнє фінансування, технічну застарілість інфраструктури, відсутність ефективної координації між державними органами та обмежений рівень цифровізації. Наприклад, гармонізація технічних і екологічних стандартів потребує значних інвестицій у модернізацію транспортних засобів та інфраструктури, а також створення ефективної системи контролю за дотриманням цих стандартів. Розвиток мультимодальних перевезень, який є одним із пріоритетних напрямків транспортної політики ЄС, також потребує подальших зусиль у частині створення нормативно-правової бази, будівництва мультимодальних терміналів та інтеграції цифрових технологій.

Виокремлено й охарактеризовано п'ять груп вимог ЄС у сфері транспорту щодо інтеграції України до Європейського Союзу: 1) вимоги, імплементація яких завершена, або знаходиться на стадії завершення; 2) вимоги, рівень імплементація яких складає понад 66% і не складатиме особливих труднощів; 3) вимоги, імплементація яких не перевершує 50% і має низку перешкод, подолати які Україні важко самотійно; 4) вимоги, імплементація яких знаходиться на початковому стані й в сучасних умовах для України є практично неможливою, оскільки вимагає кардинальних реформ та значних фінансових інвестицій; 5) вимоги, імплементація яких потенційно є здатною призвести до краху ключових складових транспортної системи України, оскільки їх виконання поставить перед

країною значно більші проблеми, або вирішити які буде практично неможливо.

Зроблено узагальнення, що інтеграція України до європейського транспортного простору є складним і багатоаспектним процесом, який вимагає значних зусиль у нормативно-правовій, інституційній, фінансовій та технічній сферах. Незважаючи на певний прогрес, хода імплементації транспортної політики ЄС в Україні є несистемною й певним чином хаотичною, де значна кількість імплементаційних вимог знаходиться на самому початковому етапі, в той час як інші вже повністю зреалізовані.

Запропоновано контурну інтегральну модель повоєнного вдосконалення державної транспортної політики України, що передбачає реалізацію трьох послідовних етапів, кожен із яких є необхідною складовою загального інтеграційного процесу: невідкладно-операційного, тактично-інтеграційного та стратегічно-завершального, кожен із яких є необхідною складовою загального інтеграційного процесу та в часових рамках яких органами публічного управління транспортною галуззю здійснюються відповідні заходи у десяти наступних напрямках: відбудова та модернізація транспортної інфраструктури; посилення інвестиційної привабливості та активізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі; децентралізація публічного управління в галузі транспорту та ухвала Транспортного Кодексу; перехід до європейських стандартів безпеки у сфері транспорту; розвиток автономних транспортних засобів та нових форм мобільності; міжнародна інтеграція транспортних мереж і розвиток транскордонних коридорів; розвиток транспортної логістики та мультимодальних перевезень; сталий транспорт та екологічна стійкість; комплексна цифрова трансформація транспортної галузі України; формування цілісної транспортної системи відповідно до парадигми "Транспорт 5.0".

Обґрунтовано, що перший етап покликаний закласти фундаментальні умови для оперативного відновлення мобільності населення й товарних потоків, що є критичним для економічного відродження України. Практичний перехід до європейських стандартів безпеки забезпечить не тільки фізичний захист учасників транспортного процесу, загальне зростання рівня безпеки перевезень та

зменшення аварійності але й сприятиме зростанню довіри міжнародних партнерів до української транспортної галузі, створюючи умови для подальшого стратегічного партнерства та інтеграції в європейський простір. Тактично-інтеграційний етап створює підстави для реальної політико-управлінської та технічної інтеграції української транспортної системи до європейського простору, забезпечує поступовий перехід до впровадження інноваційних технологій та поглиблення міжнародної співпраці у сфері транспорту.

Заключний, стратегічно-завершальний етап, передбачає, насамперед, комплексну цифрову трансформацію транспортної галузі України у відповідності до глобальних трендів сучасності та остаточну імплементацію принципів сталого розвитку згідно з сучасними європейськими стандартами. Водночас, реалізація політики сталого транспорту й екологічної стійкості відповідатиме глобальним трендам щодо зменшення екологічного навантаження, що також відповідає міжнародним зобов'язанням України.

Все це має призвести до формування цілісної інтелектуальної транспортної системи України відповідно до парадигми "Транспорт 5.0", яка інтегрує всі види транспорту й транспортно-логістичні мережі, забезпечує високу ефективність й екологічну безпеку та дозволить Україні остаточно закріпитися у міжнародному транспортному просторі як держава з інноваційною, екологічно дружньою та високоефективною транспортною системою, здатною динамічно адаптуватися до глобальних змін. Реалізація цих етапів має стратегічне значення для України, оскільки сприятиме економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності та інтеграції країни у європейський та світовий транспортний простір.

Матеріали цього розділу оприлюднені в публікаціях [45], [48], [51], [53], [55], [257], [271].

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення науково-теоретичного завдання, що полягає у теоретико-методологічному обґрунтуванні засад формування, функціонування й трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в країнах ЄС та в Україні, розробці на цій основі науково-практичних рекомендацій щодо запровадження новітніх підходів до подальшого вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі, що дало змогу дійти наступних висновків:

1. Здійснено джерелознавчий аналіз актуальних закордонних та вітчизняних наукових публікацій проблематики політики розвитку транспортної галузі, на основі якого систематизовано дискурсний простір публічного управління транспортною галуззю у восьми кластерах відносно самостійних наукових підходів. Опрацювання джерельної бази надало можливість розкрити сучасні наукові підходи до розуміння основних категорій і понять публічного управління транспортною галуззю як комплексної системи заходів, що охоплює організаційно-владну та виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління з метою сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення шляхом забезпечення доступу до безпечних і якісних транспортних послуг, а також інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової транспортних мереж й перетворення географічних особливостей країни на її конкурентну перевагу. Така політика реалізується через виконання функцій держави, використовуючи спеціально створені механізми нормативно-правового, організаційного, фінансового та технологічного забезпечення функціонування транспортної системи.

2. Розкрито змістовну сутність та наукове розуміння теоретичних засад ролі й значення транспорту та транспортної інфраструктури в сталому розвитку держави. Зокрема, транспортна галузь розглядається як комплексна система, що здійснює державне регулювання суспільно-владних відносин у сфері

транспорту і транспортної інфраструктури через відповідні механізми державної транспортної політики; інтегрує в собі всі види транспорту (залізничний, автомобільний, морський, повітряний, трубопровідний тощо) й відповідну інфраструктуру; забезпечує належне й якісне перевезення пасажирів і вантажів; сприяє розвитку інших галузей економіки та відіграє ключову роль у забезпеченні сталого розвитку економіки і держави в цілому. Акцентовано увагу на тому, що транспортна галузь відіграє важливу роль у реалізації Цілей сталого розвитку, визначених ООН, зокрема, вона безпосередньо впливає на досягнення таких цілей, як стійке містобудування, екологічна безпека, доступність послуг та підвищення економічної ефективності регіонів.

3. Визначено особливості формування й реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в Європейському Союзі, США та інших провідних держав світу, на основі чого виокремлено найбільш автентичні моделі такої політики (північно-американську або федералістичну; східно-азіатську або централізовану; європейську або інтегровану) та деталізовано їх основні характеристики й структурно-функціональну побудову. Обґрунтовано, що для сучасної України важливим є використання кращих практик світових моделей транспортної політики, насамперед європейської, яка становить собою комплексну та багаторівневу систему, спрямовану на забезпечення ефективного функціонування транспортної інфраструктури, підвищення її конкурентоспроможності, безпеки та екологічної стійкості. Запропоновано авторську структурно-інституційну модель системи взаємозв'язку і взаємодії суб'єктів публічного регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту Європейського Союзу, що має трирівневу ієрархічну архітектуру загальносвітового, наддержавного та національного рівнів та багатоскладову інтегративну секторальну структуру кожного з цих рівнів.

4. Охарактеризовано генезис становлення транспортної політики Європейського Союзу починаючи з 1950-х років, коли транспортні мережі стали основою для формування єдиного ринку, через подальше закріплення

принципу єдиної транспортної політики ЄС й закінчуючи "Дорожньою картою до єдиного європейського транспортного простору" 2011 року, яка визначила 10 цілей та 40 ініціатив для створення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи до 2050 року. Розкрито зміст основних напрямів та ключові аспекти транспортної політики Європейського Союзу, зокрема, її спрямованість на забезпечення сталого розвитку, що включає створення ефективної, конкурентоспроможної та екологічно стійкої транспортної системи, яка забезпечує високоякісні послуги мобільності, зменшує споживання традиційних видів енергії та знижує негативний вплив на навколишнє середовище. Вагомою складовою транспортної політики ЄС є також розвиток Трансєвропейської транспортної мережі, впровадження єдиних стандартів безпеки та екологічних вимог, активне використання низьковуглецевих видів палива та енергоефективних технологій, цифровізація транспортних систем та тісна співпраця з фаховими міжнародними організаціями.

5. Обґрунтовано, що належне функціонування транспортної галузі України, як і будь-якої іншої країни потребує формування відповідної комплексної системи публічного управління та регулювання суспільно-владних відносин в сфері транспорту з метою підвищення економічної ефективності, конкурентоспроможності галузі, створення умов для забезпечення мобільності товарів, послуг та населення, інтеграції регіонів і створює передумови для сталого розвитку держави. Проаналізовано сучасний стан та ключові проблеми функціонування комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, на основі чого запропоновано модель комплексного механізму реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, який охоплює низку таких взаємопов'язаних складових, як: нормативно-правового механізму, фінансово-інвестиційного механізму, політико-адміністративного механізму, організаційно-технічного механізму, безпекового механізму, соціально-орієнтованого механізмів та механізму цифрової трансформації.

6. Детально охарактеризовано й систематизовано норми та стандарти публічно-правового регулювання галузі транспорту в ЄС і Україні, визначено основні протиріччя й проблеми імплементації європейських норм в українському правовому полі, які за класифікаційними ознаками імплементаційного потенціалу кластеризовано у п'яти групах: 1) вимоги, імплементація яких завершена, або знаходиться на стадії завершення; 2) вимоги, рівень імплементація яких складає понад 66% і не складатиме особливих труднощів; 3) вимоги, імплементація яких не перевершує 50% і має низку перешкод, подолати які Україні важко самостійно; 4) вимоги, імплементація яких знаходиться на початковому стані й в сучасних умовах для України є практично неможливою, оскільки вимагає кардинальних реформ та значних фінансових інвестицій; 5) вимоги, імплементація яких потенційно є здатною призвести до краху ключових складових транспортної системи України, оскільки їх виконання поставить перед країною значно більші проблеми, або вирішити які буде практично неможливо.

7. Визначено, що незважаючи на значні зусилля, спрямовані на інтеграцію до європейського транспортного простору, Україна стикається з низкою системних проблем, які уповільнюють цей процес, включаючи недостатнє фінансування, технічну застарілість інфраструктури, відсутність ефективної координації між державними органами та обмежений рівень цифровізації, що багатократно помножується втратами внаслідок військової агресії путінського режиму, постійні ракетні атаки якого націлені в першу чергу на транспорт і транспортну інфраструктуру нашої країни. Відтак першочерговий характер повоєнного відновлення транспортної інфраструктури України обумовлений необхідністю закласти фундаментальні умови для оперативного відновлення мобільності населення й товарних потоків, що є критичним для економічного відродження України. Практичний перехід до європейських стандартів безпеки забезпечить не тільки фізичний захист учасників транспортного процесу, загальне зростання рівня безпеки перевезень та зменшення аварійності але й сприятиме зростанню довіри міжнародних

партнерів до української транспортної галузі, створюючи умови для реальної політико-управлінської та технічної інтеграції української транспортної системи до європейського простору.

8. Окреслено перспективні напрями вдосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України у євроінтеграційному вимірі, що мають реалізовуватись в ході трьох послідовних етапів – невідкладно-операційного, тактично-інтеграційного та стратегічно-завершального й в часових рамках яких органами публічного управління транспортною галуззю мають бути здійснені відповідні заходи у таких напрямках як: відбудова та модернізація транспортної інфраструктури; посилення інвестиційної привабливості та активізація державно-приватного партнерства в транспортній галузі; децентралізація публічного управління в галузі транспорту та ухвала Транспортного Кодексу; перехід до європейських стандартів безпеки у сфері транспорту; розвиток автономних транспортних засобів та нових форм мобільності; міжнародна інтеграція транспортних мереж і розвиток транскордонних коридорів; розвиток транспортної логістики та мультимодальних перевезень; сталий транспорт та екологічна стійкість; комплексна цифрова трансформація транспортної галузі України. Практична реалізація зазначених напрямів має призвести до формування цілісної інтелектуальної транспортної системи України відповідно до парадигми "Транспорт 5.0", яка інтегрує всі види транспорту й транспортно-логістичні мережі, забезпечує високу ефективність й екологічну безпеку та дозволить Україні закріпитися у міжнародному транспортному просторі як держава з інноваційною, екологічно дружньою та високоефективною транспортною системою, здатною динамічно адаптуватися до глобальних змін.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аділов Е. К., Дмитрієва О. І. Формування комплексу інфраструктурного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах цифровізації. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2021. № 1. С. 45-55.
2. Андрушків І. П. Оцінка рентабельності транспортної галузі України та шляхи її підвищення за допомогою активізації інвестиційної діяльності. *Бізнес Інформ*. 2022. № 1. С. 205-210.
3. Ачкасова Л. М. Особливості цифрової трансформації транспортно-логістичної системи підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2024. Вип. 43. С. 211-224.
4. Бакуменко В.Д., Попов С.А. Державна політика. Енциклопедія державного управління : у 8 т. / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. Т. 4 : Галузеве управління / наук.-ред. колегія : М. М. Іжа (співголова), В. Г. Бодров (співголова) та ін. Київ : НАДУ, 2011. С.122-124.
5. Барбір І. М. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія : Державне управління*. 2020. № 3. С. 49-58.
6. Біла Книга Європейської Комісії «План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи (COM (2011). *European Commission*, 2011. URL : eur-lex.europa.eu/multimedia/legal-content >
7. Бойко А. В. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Вип. 2(5.1). С. 16-20.
8. Бойко А. В. Функції адміністративно-правового забезпечення державної транспортної політики: сутність та класифікація. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2020. п. 48(2). С. 10-13.

9. Бондар Н. М., Біліченко В. В. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336.
10. Бондар Н. М., Сукманюк В. М., Юрченко А. С. Теоретичні передумови обґрунтування державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури. *Вісник Національного транспортного університету*. 2020. № 2. С. 36-46.
11. Бортник Н. П., Єсімов С. С. Роль правового регулювання в розвитку транспортної інфраструктури України щодо асоціації з Європейським Союзом на прикладі західного регіону. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія : Юридичні науки*. 2016. № 845. С. 34-39.
12. Бортнік С. М. Місце України у світових рейтингах розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. *Український журнал прикладної економіки*. 2020. Т. 5, № 1. С. 142-151.
13. Брітченко І. Г., Чернявська Т. А. Обґрунтування стратегії самодостатнього розвитку транспортно-комунікативної системи України. *Молодий вчений*. 2017. № 4.4. С. 12-16.
14. Бурик М. М. Аналіз стратегічного планування в діяльності органів державного управління розвитком транспортної інфраструктури. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 17-18. С. 143-148.
15. Використання в Україні транспортних засобів із електричними двигунами. *DLF ATTORNEYS-AT-LAW UKRAINE*, 15 травня 2023 р. URL : <https://dlf.ua/ua/vikoristannya-v-ukrayini-transportnih-zasobiv-iz-elektrichnimi-dvigunami/>
16. Вовк О. М., Ковальчук А. М., Долгополова Ю. А. Закономірності розвитку транспортних підприємств в умовах структурних зрушень регіонів. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2020. Вип. 3(1). С. 99-104.
17. Волокіта В. В УЗ розповіли про зруйновані залізничні колії та вокзали через війну. *Економічна правда*. 13 листопада 2024. URL : https://epravda.com.ua/news/2024/11/13/721801/?utm_source=chatgpt.com

18. Волохова І. В., Волохов В. А. Сучасні аспекти формування транспортно-технологічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 85. С. 7-14.
19. Вольська О. М. Основні напрямки державного регулювання транспортної галузі. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2019. № 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_1_17
20. Галькевич М. В. Дослідження розвитку транспортної галузі України: сучасні тенденції та перспективи. *Менеджер*. 2020. № 4. С. 85–93.
21. Гнесь Л. Б. Роль транспортних мереж в економічному розвитку сільських поселень. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2022. Вип. 63. С. 124-136.
22. Горошкова Л. А., Бакурова А. В., Сумець О. М., Триснюк В. М., Шумейко В. О. Математичне моделювання транспортно-логістичної інфраструктури для повоєнного відновлення України. *Екологічна безпека та природокористування*. 2024. Вип. 2. С. 142-156.
23. Грабельников В. А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи. *Актуальні проблеми державного управління*. 2011. № 2(40). С. 100–107.
24. Грищенко Н. В., Козодой Д. С. Стратегічна ціль розвитку інтегрованої транспортно-логістичної системи з врахуванням питань впливу на навколишнє середовище. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2024. № 3(дод.). С. 83-84.
25. Грищенко С. І. Ноосферна парадигма розвитку транспортно-логістичних кластерів в умовах глобалізації. *Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка*. 2018. Вип. 797. С. 11-16.
26. Грищенко І. М. Пріоритетні напрямки розвитку транспортної галузі в умовах повоєнної відбудови. *Успіхи і досягнення в науці, Серія «Управління та адміністрування»*. 2024. № 9(9). С. 492-506.
27. Дергачова Г. М., Сорока М. В. Шляхи покращення міжнародної співпраці транспортного перевізника з іноземними партнерами в період війни.

Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи. 2023. С. 101-102.

28. Деркач Е. М. Правове забезпечення сталого розвитку транспортної системи України. *Економіка та право.* 2020. № 4. С. 24-34.

29. Деркач Е. М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. *Право і суспільство.* 2017. № 4. С. 76-83.

30. Дерюгін О. В., Столбченко О. В., Лябах Д. А., Чеберячко Л. М. Обґрунтування ключових чинників щодо застосування перспективного екологічного транспорту в системі міських пасажирських перевезень. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Технічні науки.* 2024. Вип. 48. С. 120-134.

31. Дмитрієва О. І. Законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва.* 2019. № 2. С. 31-45.

32. Дмитрієва О. І. Перспективи інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія : Економічні науки.* 2020. № 3(2). С. 13-22.

33. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва.* 2020. № 1. С. 52-63.

34. Дмитрієва О. І. Формування наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва.* 2021. № 1. С. 34-44.

35. Дмитрієва О. І., Тімов О. О. Стратегічне державне управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва.* 2021. № 2. С. 37-59.

36. Домбровська С. М. Державне регулювання розвитку транспортної сфери. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування.* 2020. № 1. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2020_1_12

37. Дорофєєва Х. М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж

Європейського Союзу в умовах глобалізації. *Економічний аналіз*. 2015. Т. 19, № 1. С. 47-52.

38. Дубей В. Концептуальні засади транспортної політики ЄС у сфері безпеки автомобільних перевезень. *Історико-політичні проблеми сучасного світу*. 2010. Т. 21-22. С. 55-59.

39. Дубицький О. С., Бодак В. І., Куць Н. Г., Булік Ю. В. Проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку транспортних послуг. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2020. Вип. 3. С. 305-312.

40. Дунська А. Р., Хомич О. В. Транспортно-логістичні кластери як напрямок розвитку зовнішньоекономічної діяльності України. *Бізнес Інформ*. 2019. № 4. С. 55-59.

41. Ємець В. В., Уманців В. Ю. Розвиток транспортно-логістичної системи та реіндустріалізація як основні компоненти стратегії відновлення приморського регіону України у повоєнний період. *Агросвіт*. 2024. № 8. С. 71-77.

42. Еколого-транспортні проблеми сучасної України. Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД), 2020. 26 с. URL : https://icps.com.ua/assets/uploads/images/files/ecology_a4_ukr.pdf

43. Жебелев І., Степанов В. Контроль як важливий елемент державного регулювання транспортної галузі. *Eurasian Academic Research Journal*. №1 (40) 2022. С. 79–88.

44. Жебелев І. І. Державне регулювання транспортної галузі: сучасні підходи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Публічне управління та адміністрування*. 2023. № 1(84). С. 206–212. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2023.1.28>

45. Жебелев І. І. Світові тренди розвитку транспортної галузі: публічноуправлінські аспекти. *Літопис Волині: Всеукраїнський науковий часопис*. 2023. № 29. С. 189–193. DOI: <https://doi.org/10.32782/2305-9389/2023.29.30>

46. Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі: категоріально-понятійні аспекти. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія Державне управління*. 2023. № 2(19). С. 24 –35. DOI:

10.52363/2414-5866-2023-2-3

47. Жебелев І. І. Державна транспортна політика зарубіжних країн: моделі та досвід для України. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства*. 2024. № 2. С. 97-100. DOI: 10.20998/2227-6890.2024.2.15

48. Жебелев І. І. Цифрова трансформація транспортної галузі: світові тренди для України. *Успіхи і досягнення в науці*. 2024. № 8(8). С. 363-368. DOI: 10.52058/3041-1254-2024-8(8)-363-371

49. Жебелев І. І. Стратегічні підходи до відновлення й розвитку дорожньої інфраструктури України. *Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції "Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці"* (м. Харків, 22 листопада 2022 р.). ХНУРЕ, 2022. С. 284–287.

50. Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі як складова європейської інтеграції України. *Публічне управління XXI століття: особливості воєнного і повоєнного періодів : матеріали XXIII Міжнародного наукового конгресу*. (м. Харків, 27 квітня 2023 р.). ННІ «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. 2023. С. 163-166.

51. Жебелев І. І. Державна політика розвитку національної транспортної інфраструктури України у воєнний та повоєнний період. *Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції "Інтеграція науки і практики управління в умовах соціокультурних трансформацій"* (м. Полтава, 25 травня 2023 р.) ДЗ «Луганський національний університет імені Тараса Шевченка». С. 40-43.

52. Жебелев І. І. Спільна транспортна політика Європейського Союзу як шлях євроінтеграції України. *"Сучасна парадигма публічного управління" : Збірник тез V Міжнародної науково-практичної конференції*. (м. Львів, 30 листопада – 2 грудня 2023 р.). За наук. ред. к.е.н., доцента Стасишина А.В. Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2024. С. 678-682.

53. Жебелев І. І. Публічне управління розвитком транспортної галузі: інноваційні підходи. *Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука. Практика*. Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної інтернет-

конференції (м. Харків, 29 березня 2024 р.). Харків, НУЦЗУ, 2024. С. 160 – 162.

54. Жебелев І. І. Економічні аспекти публічного регулювання транспортної галузі: досвід США. *Економічні та соціальні аспекти розвитку України*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 17–18 жовтня 2024 р.). Одеса: ОНТУ, 2024. С. 268-270.

55. Жебелев І. І. Ключові світові тренди цифровізації сфери транспорту та транспортної логістики як орієнтир для повоєнної України. *Цифрові технології у відновленні економіки та інфраструктури України*: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 13 листопада 2024 р.). Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. Київ: ДАВРІУ, 2024. С. 123-125.

56. Жулін О. В. Особливості приватно-державного партнерства у транспортній галузі: еволюція і світовий освід. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2011. № 3(52). URL : http://www.esteticamente.ru/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2011_52/23.htm.

57. Загальна сума збитків, завдана інфраструктурі України, зросла до майже \$155 млрд – оцінка KSE Institute станом на січень 2024 року. *Київська школа економіки KSE*. 2024. 2024. URL : https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf?utm_source=chatgpt.com

58. Задоя В. О., Купцов Ю. В. Мультиmodalні перевезення як стратегічний проект трансформації транспортного ринку України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2023. № 8. DOI : <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2023.8.13>

59. Задоя В. О., Притика Є. В. Організаційно-економічні аспекти повоєнного відновлення і розбудови транспортної інфраструктури України. *Агросвіт*. 2024. № 5. С. 123-129.

60. Засядько М. Транспортний "посол": Навіщо США відправили нового радника до України. *Центр транспортних стратегій*. 10 листопада 2023 р. URL : https://cfts.org.ua/articles/transportniy_posol_navischo_ssha_vidpravili_novogo_radnika_do_ukrani_2003

61. Затонацька Т. Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід . *Економіка: реалії часу*. 2015. № 1(17). С. 180–189.
62. Захаров В. Державне управління міжнародними транспортними коридорами України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2013. Вип. 1. С. 70-72.
63. Захаров Д. С. Аналіз стану та перспективи розвитку міського громадського транспорту України. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 178-184.
64. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС за 2023 рік. *Офіційний сайт Офісу Віцепрем'єрки з питань європейської та євроатлантичної інтеграції*. 20.03.2024. URL : <https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit-pro-vykonannya-Ugody-pro-asotsiatsiyu-mizh-Ukrayinoyu-ta-YEvropejskym-Soyuzom-za-2023-rik.pdf>
65. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. *Київська школа економіки KSE*. 2024. URL : https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf?utm_source=chatgpt.com
66. Ільченко Н. Б., Кулік А. В. Розвиток транспортно-логістичної системи в Україні. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2019. Т. 30(69), № 5(2). С. 42-50.
67. Каличева Н. Є. Державне регулювання як фактор забезпечення ефективного функціонування національної транспортної системи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки*. 2018. Вип. 31. С. 27-31.
68. Каличева Н. Є., Чугуєв Ю. О. "Зелений" курс розвитку транспортно-логістичної системи: тенденції та перспективи. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2024. Вип. 2. С. 112-122.
69. Кальченко О., Белорус А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2021. № 2. С. 99-107.

70. Кірдіна О. Г., Стещенко О. Д. Пріоритетні вектори реалізації інноваційних перетворень на залізничному транспорті України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 86. С. 159-166.

71. Ковальов В. Г. Механізми державного управління забезпеченням транспортної безпеки України: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02; Івано-Франків. нац. техн. ун-т нафти і газу. 2011. 20 с.

72. Ковальов В. Г. Система забезпечення транспортної безпеки: теоретична інтерпретація. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2018. №1 (18). С. 18-27.

73. Ковтун Т. А., Смокова Т. М., Ковтун Д. К. Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2021. Вип. 3. С. 29-46

74. Ковтун Т. А., Смокова Т. М., Ковтун Д. К. Створення мережі транспортно-логістичних центрів – перспективний шлях розвитку транспортно-логістичної системи України. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Транспортні системи і технології*. 2020. Вип. 35. С. 156-158.

75. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 53-60.

76. Козак С. В. Ефективність роботи транспорту України та ризики при використанні міжнародних транспортних коридорів. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. № 1. С. 199-205.

77. Козак С. В. Застосування цифровізації та інформаційних технологій для вдосконалення ефективності транспортної логістики. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. № 2. С. 109-114.

78. Кокорєв В. В. Закордонний досвід державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 4. С. 1052-1065.

79. Корінь М. В., Кондратюк М. В., Войтов І. М., Король К. В. Стратегічні

напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 70-71. С. 33-43.

80. Корман І. І., Семенда О. В., Мазур Ю. П. Вплив цифрових технологій на управління каналами розподілу та логістику в умовах глобальної економіки. *Економіка та суспільство*. 2025. № 71. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-28> УДК 658.7

81. Кормич Б. А. Структура та тенденції розвитку законодавства ЄС в сфері транспорту. *Актуальні проблеми політики*. 2016. Вип. 57. С. 83-92.

82. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. № 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>

83. Костенюк Н. І., Саркісов І. Р. Особливості публічного управління інноваційною діяльністю у сфері транспорту в Україні. *Успіхи і досягнення у науці*. 2024. № 1. С. 146-157.

84. Крихтіна Ю. О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2021. Вип. 2. С. 428-435.

85. Крихтіна Ю. О. Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. *Вісник Національного університету цивільного захисту України*. 2021. Вип. 1(16). С. 86–94.

86. Купалова Г. І., Гончаренко Н. В., Коренєва Н. О., Маліновська Д. К., Верхоглядів С. М. Екологізація залізничного транспорту: необхідність і шляхи реалізації. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2022. № 1. С. 37-44.

87. Курган М. Б., Вербицький В. Г., Курган Д. М. Дослідження відмінностей української та європейської залізничної інфраструктури. *Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2019. № 5. С. 52-70.

88. Кухарчик В. Г., Кухарчик О. Г. Головні принципи впровадження державної транспортної політики в Україні. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. Вип. 2. С. 5-15.

89. Кухарчик О. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан. *Економічні інновації: збірник наукових праць*. 2015. Вип. 239. С. 50-57.

90. Кухарчик О. Г. Перспективи розвитку транспортних перевезень в Причорноморському регіоні. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Т. 3, № 3. С. 159-169.

91. Куць Н. Г. Місце міжнародних транспортних коридорів у транспортній географії. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2023. № 1(20). С. 160-167.

92. Куць Н. Г., Павлова І. О. Транспортно-митна логістика в міжнародних перевезеннях повоєнної України. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. № 2. С. 134-141.

93. Лазур Я. В., Карабін Т. О. Імплементация європейського законодавства у сфері управління безпекою автомобільних доріг в Україні. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2022. № 6. С. 231-235.

93. Лелеченко А.П., Кочеров М. В. Удосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2025. № 3. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2025.3.4>

94. Линник І. Е. Аналіз втрат транспортної інфраструктури України внаслідок російської агресії. *Просторовий розвиток*. 2024. Вип. 8. С. 302-314.

95. Лисенко А. О., Онопрієнко Г. С. Функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи на засадах стратегічного управління розвитком. *Економіка. Фінанси. Право*. 2018. № 3(1). С. 20-22.

96. Логвинюк Т. В. Еволюція транспортної інфраструктури та її вплив на розвиток сучасного світу. *Наукові записки з української історії*. 2019. Вип. 45. С. 144-149.

97. Ломотько Д. В., Нестеренко О. О. Напрямки оптимізації та покращення транспортно-логістичної системи за участі різних видів транспорту. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2024. № 3(дод.). С. 35-36.
98. Лук'янова О. М. Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 85. С. 42-50.
99. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116-122.
100. Львів хочуть перетворити у великий транспортний хаб. *Центр транспортних стратегій*. 4 березня 2025 р. URL : https://cfts.org.ua/news/2025/03/04/lviv_khochut_peretvoriti_u_velikiy_transportniy_khab_82139
101. Майстро С. В., Крихтіна Ю. О. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України та результативність механізмів формування й реалізації державної політики. *Теорія та практика державного управління: зб. наук. праць*, 2021. Вип. 2 (73). С. 8 – 15.
102. Марасін О. В. Програма повоєнного відновлення України як основа розвитку електромобільного транспорту та електромобільної інфраструктури. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2024. Вип. 81(1). С. 301-307.
103. Марценюк Л. В., Сидорчук А. О. Напрями реалізації цілей сталого розвитку України у залізничному транспорті та їх адаптація до умов воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 16. С. 88-97.
104. Матійко С.А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України: автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02; Акад. муніцип. упр. Київ, 2009. 20 с.
105. Машканцева С. О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-навігатор*. 2020. Вип. 2. С. 41-45.
106. Машканцева С. О., Омельчук К. С. Глобалізація як фактор впливу на

інноваційний розвиток транспортної галузі. *Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки*. 2019. № 3. С. 96-105.

107. Мехлеф А. С. Автомобільний транспорт України у воєнний час. *Нотатки сучасної науки*. 2023. № 8. С. 21-23.

108. Михайлик Н. І. Основні виклики та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах війни. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2024. Вип. 20(1). С. 163-172.

109. Мінаков В. М. Економіко-екологічні аспекти функціонування портової галузі України. *Економіка та суспільство*. 2025. № 71. С. 3-9.

110. Мних О. Б. Стратегічний контекст збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту на основі цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 135-146.

111. Молибога Р. М. Основні наукові підходи до поняття стратегічне управління у транспортно-логістичній сфері. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 6. С. 469-479.

112. Налобіна О. О., Бундза О. З., Голотюк М. В., Шимко А. В. Концептуальна модель оперативного управління транспортною системою в умовах воєнного стану. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2023. № 1. С. 177-186.

113. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. *Міністерство інфраструктури України*, 2018. URL: https://mtu.gov.ua/files/for_investors/ukraine%20transport%20strategy%202030.pdf

114. Наша мета – повна цифровізація процесів і створення єдиної smart-системи на транспорті, – Владислав Криклій. *Офіційний сайт міністерства розвитку громад та територій України*. 22 Вересня 2020. URL : <https://mtu.gov.ua/news/32228.html>

115. Новак В. О., Кириленко О. М., Разумова К. М., Ігнатюк В. В. Організація міжнародних перевезень вантажів основними видами транспорту (огляд). *Наукоємні технології*. 2022. № 1. С. 70-76.

116. Новікова А. М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу

України: Автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.07.04; Нац. авіац. ун-т. Київ, 2004. 36 с.

117. Носач Л. Л., Коломієць В. В. Сучасний стан і розвиток світової транспортної системи та ринку телекомунікацій. *Молодий вчений*. 2020. № 11(2). С. 178-182.

118. Обруч Г. В. Забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах реалізації цифрових трансформацій у галузі. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2021. № 1. С. 179-185.

119. Обруч Г. В. Теоретичні основи забезпечення збалансованого розвитку послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Бізнес Інформ*. 2021. № 4. С. 135-141.

120. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2021 рік. Державна служба статистики України. 07.10.2024. URL : https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm

121. Овчар П. А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. 2017. № 6. С. 17-21.

122. Овчар П. А. Інститути регулювання автомобільного транспорту в Україні та їх вплив на економічний розвиток. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2018. № 3. С. 138-148.

123. Орловська О. В. Основні проблеми інтеграції залізничного транспорту України в Європейську транспортну мережу. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2024. № 3(дод.). С. 67-68.

124. Офіційне звернення Президента України Володимира Зеленського до українського народу. *Офіційний телеграм-канал Президента України Володимира Зеленського*. 8 листопада 2023 р. URL: https://t.me/V_Zelenskiy_official/8506

125. Павлюк С. І., Самолєвський Я. О. Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку. *Modern economics*. 2020. № 20. С. 192-198.

126. Погребницький М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень. *Збірник наукових праць НАДУ при Президентіві України*. 2016. № 1. С. 355–365.

127. Поліщук І. В., Благодатова В. К. Роль законодавчого регулювання розвитку інфраструктури авіаційного транспорту. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2022. № 1. С. 14-19.

128. Попова Ю. М. Стратегічні напрями розвитку транспортної інфраструктури в Україні. *Менеджер*. 2020. № 4. С. 160-165.

129. Правила охорони праці на автомобільному транспорті: Наказ МНС України від 9 липня 2012 р. № 964. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1207-12>

130. Приймак В. Розвиток громадського транспорту України в контексті національної транспортної стратегії. *Економіка та суспільство*. 2024. № 68. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25>

131. Притула Х. М., Калат Я. Я., Кирик І. М. Зони впливу міжнародних транспортних коридорів як новий об'єкт державної регіональної політики України на період до 2027 року. *Ефективна економіка*. 2020. № 11. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2020_11_14

132. Приходченко Л., Голинський В. Державне регулювання морської транспортної інфраструктури України: полісуб'єктність системи, принципи та інституційні джерела розвитку. *Актуальні проблеми державного управління*. 2018. Вип. 4. С. 75-80.

133. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>

134. Про державно-приватне партнерство. Закон України № 2404-VI від 01.07.2010. *Відомості Верховної Ради України* від 08.10.2010 р., № 40, стор. 1436, стаття 524.

135. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18.09.1991 р. № 1562-XII. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1562-12>

136. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/go/3353-12>

137. Про затвердження Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-p>

138. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/460-2015-p>

139. Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 456. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/456-98-p>

140. Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 р. № 877. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1149-03>

141. Про затвердження Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом: Указ Президента України № 654/2022 від 16 вересня 2022. *Офіційний вебпортал Президента України*. 16 вересня 2022. URL : https://www.president.gov.ua/storage/j-files-storage/01/15/97/261bc523c91b6c5c680fcd44533f4028_1663320692.pdf

142. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-XII. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1264-12>

143. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. *Офіційний вебпортал парламенту України: Законодавство України..* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр>

144. Прогрес у виконанні Угоди про асоціацію з ЄС в транспортній сфері склав 3% за рік. *Центр транспортних стратегій*. 21 березня 2024 р. URL :

https://cfts.org.ua/news/2024/03/21/progres_u_vikonanni_ugodi_pro_asotsiatsiyu_z_es_v_transportniy_sferi_sklav_3_za_rik_78626?utm_source=chatgpt.com

145. Прокоп'єв Р. Є. Основні міжнародні стандарти у сфері праці працівників транспорту. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2024. № 1. С. 257-266.

146. Прокудін Г. С., Чупайленко О. А., Гілевська К. Ю., Майданик К. О. Особливості формування та перспективи розвитку транспортно-логістичних кластерів. *Вісник Національного транспортного університету*. 2020. № 1. С. 274-282.

147. Пульс Угоди: моніторинг реалізації плану заходів з виконання Угоди. *Інформаційно-аналітична система КМУ для моніторингу прогресу виконання Угоди про асоціацію на постійній основі*. Оновлення: 08.09.2024. URL : <https://pulse.kmu.gov.ua/ua/streams/transport>

148. Пусєва М. Стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України. *Економіка та суспільство*. 2023. № (49). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>

149. Радченко О. В. Ціннісна система суспільства як механізм демократичного державотворення : монографія. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ "Магістр", 2009. 320 с.

150. Радченко О. В., Довгань В. І. Перспективні напрями повоєнного розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України в контексті європейської інтеграції. *Національні інтереси України*. 2025. №2(7). С. 400 – 409. DOI [https://doi.org/10.52058/3041-1793-2025-2\(7\)-400-409](https://doi.org/10.52058/3041-1793-2025-2(7)-400-409).

151. Радченко О. В., Кучабський О. Г., Козенко Р. В. Державна політика України у сфері транспорту й транспортної інфраструктури в передвоєнне десятиліття. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 6. С. 480-496. DOI: [10.52058/3041-1572-2024-6\(6\)-480-496](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-6(6)-480-496)

152. Радченко О. П. Застосування статистичного аналізу в оцінюванні розвитку транспортної галузі України. *Економіка. Фінанси. Право*. 2024. № 1. С. 47-49.

153. Радченко О. В., Шестаковська Т. Л., Козенко Р. В. Автономізація транспортних засобів як інноваційна складова державної політики у сфері транспорту: орієнтири для України. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. 2024. № 2. С. 124-128. DOI: 10.20998/2227-6890.2024.2.20
154. Рекомендації для українських органів державного управління щодо наближення українського законодавства до права ЄС. *Офіційний сайт Офісу Віцепрем'єрки з питань європейської та євроатлантичної інтеграції*. https://eu-ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/legal_approximation_guidelines_ukr_new.pdf
155. Репіч Т. А., Булеховець А. М. Сучасний стан розвитку транспортної інфраструктури України. *Молодий вчений*. 2021. № 1(1). С. 69-74.
156. Рибчук А. В., Пазюк Р. І., Пантюк Ю. М. Цифрова трансформація транспортних систем в інформаційній економіці. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 6. С. 51-56.
157. Ровенська В., Красножон Г. Проблеми сталого розвитку підприємств галузі автомобільного транспорту. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2017. Вип. 16. С. 45-53.
158. Романчук С. В. Річковий транспорт як інструмент розвитку системи логістики в Україні. *Бізнес Інформ*. 2020. № 11. С. 158-164.
159. Россолов О. В., Лифенко С. Е. Оцінка сценаріїв сталого розвитку транспортних систем міст з автомобіле-орієнтованою мобільністю. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2021. Вип. 4. С. 221-231.
160. Савіна Н. Б., Криворучко О. П. Теоретичні аспекти розвитку транспортної системи як складової національної економіки України. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Економічні науки*. 2019. Вип. 4. С. 267-280.
161. Сало Я., Тарасова К., Новак Г. Роль інновацій в розвитку транспортної логістики. *Економіка та суспільство*. 2024. № 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-54>
162. Санжаревський Д. Визначення пріоритетів та драйверів розвитку

логістичного потенціалу водного транспорту України у контексті геоекономічних змін. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic sciences*. 2025. № 1. С. 160 – 164. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2025-338-23>

163. Сапотницька Н. Я., Бугайова М. О., Медвідь Л. І., Семенець І. В. Розвиток цифрових транспортних коридорів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 6. С. 116-121. DOI : <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2023.6.116>

164. Сміян Н. На шляху до ЄС: Яким є євроінтеграційний прогрес України в транспортній сфері в 2024 році. *Центр транспортних стратегій*. 4 листопада 2025 р. URL : https://cfts.org.ua/articles/na_shlyakhu_do_es_yakim_e_evrointegratsiyniy_progres_ukra_ni_v_transportniy_sferi_v_2024_rotsi_2062

165. Соколова О. Є. Розробка сценаріїв сталого розвитку транспортної системи України. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2021. № 5. С. 117-125.

166. Спіцина А. Є. Сучасна парадигма системи управління персоналом транспортної галузі. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2023. № 3. С. 88-100.

167. Стельмах Х. П. Нормативно-правове забезпечення та розвиток транспортно-логістичної системи України. *Економічний форум*. 2021. № 3. С. 17-25.

168. Степаненко В. О. Забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (на прикладі морської транспортної інфраструктури): автореф. дис. ... д.філософ : 051. Донецький національний університет імені Василя Стуса. 2022. 10 с.

169. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2016. Вип. 1. С. 97-103.

170. Стратегія сталої логістики та План дій для України. *Міністерство інфраструктури України*. 2018. URL : <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

171. Стукало А. В. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації. *Науковий вісник Херсонського державного*

університету. 2014. № 8. С. 32–35.

172. Сурілова О. О. Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2020. Т. 26. С. 122-133.

173. Сухонос М. К., Водовозов Є. Н. Соціально-економічні ознаки сучасної парадигми управління транспортною системою міст. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія : Економіка*. 2024. № 34. С. 19-24.

174. Титар В. В. Системний аналіз транспортної системи національної економіки. *Агросвіт*. 2024. № 22. С. 167-172.

175. Тищенко В. Стан та перспективи розвитку транспортної системи України. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Економіка і управління*. 2019. Вип. 45. С. 5-13.

176. Транспорт України 2021: статистичний збірник. За ред І. Петренко. Державна служба статистики України, Київ, 2022. 114 с. https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf

177. Траченко Л. Проблеми та можливості для розвитку бізнесу морської галузі України в повоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2025. № 71. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>

178. У парламенті немає консенсусу з приводу проекту закону про залізничний транспорт, - Клименко. *Центр транспортних стратегій*. 27 лютого 2025 р. URL : https://cfts.org.ua/news/2025/02/27/u_parlamenti_nemae_konsensusu_z_privodu_proektu_zakonu_pro_zaliznichniy_transport_82100

179. Україна і ЄС підписали угоду щодо оновлених індикативних мап TEN-T. *Центр транспортних стратегій*. 22 грудня 2023 р. URL : https://cfts.org.ua/news/2023/12/22/ukrana_i_es_pidpisali_ugodu_schodo_onovlenikh_in_dikativnikh_map_ten_t_77625

180. Устименко А. В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку України. *Науковий*

вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право. 2024. Вип. 85(3). С. 156-161.

181. Устименко А. В. Транспортна інфраструктура: поняття та змістовне наповнення. *Актуальні проблеми правознавства*. 2024. Вип. 1. С. 131-141.

182. Федорчук Є. Д. Теоретико-методологічні підходи до розвитку транспортного комплексу регіону в контексті державного управління. *Публічне управління: теорія та практика*. 2014. Вип. 1. С. 139-144.

183. Фердман Г. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. Вип. 2. С. 93-97.

184. Фредман Г. П. Деякі пропозиції щодо входження транспортної безпеки України в європейський простір. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. № 4. Том 31 (70). С. 209-217. DOI <https://doi.org/10.32838/TNU-2663-6468/2020.4/21>

185. Хайнас Р. М. Теоретико-методологічні аспекти міжнародного регулювання розвитку та функціонування транспортної системи. *Ефективна економіка*. 2024. № 5. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2024_5_105.

186. Хайнас Р. М. Транспортна система України: потенціал, ризики та можливості зовнішньоекономічної співпраці з країнами ЄС. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 12. С. 197-202.

187. Харін С., Папіж Ю., Коровін С. Електромобілі як ключовий фактор декарбонізації та розвитку світової економіки. *Економіка та суспільство*. 2024. № 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-49>

188. Хетагурова Н. Значення підприємств водного транспорту в національній економіці України. *Економіка та суспільство*. 2024. № 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-77>

189. Хмарка тегів. *Вікіпедія – вільна енциклопедія*. URL : [https://uk.wikipedia.org/wiki/Хмарка тегів](https://uk.wikipedia.org/wiki/Хмарка_тегів)

190. Ходова Я. О. Реалізація стратегії розвитку цифрової платформи транспортно-логістичного комплексу. *Молодий вчений*. 2020. № 4(1). С. 42-45.

191. Цюрупа М., Куценко І. Європейська транспортна політика як орієнтир

інтеграції України. *Українознавчий альманах*. 2013. Вип. 11. С. 67-70.

192. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *Агросвіт*. 2024. № 6. С. 103-112.

193. Челядінова Н. Г., Семенцова О. В. Аспекти удосконалення системи логістичного управління на транспортних підприємствах України в умовах воєнного стану та повоєнної розбудови. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81-82. С. 222-229.

194. Чечетова Н., Клименко О., Мала С. Екологічний податок: сучасні реалії та зарубіжний досвід. *Економіка та суспільство*. 2025. № 71. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-18>

195. Чижик В. М., Мосьпан В. М. Тенденції розвитку транспорту: глобальні тренди та локальний контекст. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. № 2. С. 282-290.

196. Чорна О. В., Фалович Н. М., Шевчук О. С., Попович П. В., Буряк М. В. Нормативно-правове забезпечення умов функціонування транспортних систем та напрями його вдосконалення. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. 2. С. 64-76.

197. Чужиков В. Транспортна політика ЄС: соціальний аспект. *Україна: аспекти праці*. 2010. № 1. С. 43-47.

198. Шайгородський Ю. Взаємодія політики і міфу: історико-політологічна база дослідження. *Сучасна українська політика. Політики і політологи про неї*. 2007. Вип. 10. С. 126-132.

199. Шандова Н. В. Перспективи стійкого розвитку транспортної водної системи. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2019. № 3. С. 208-214.

200. Шевчук О. С., Захарчук О. П., Фалович Н. М., Березька К. М., Сіран Р. В. Концептуальні основи модернізації транспортної інфраструктури середніх міст в Україні. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. № 1. С. 369-377.

201. Шиба О. А. Еволюція наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку

транспортної інфраструктури та економічного зростання. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2016. Вип. 6. С. 96-102.

202. Шкуренко О. В., Будник В. А., Перепічко М. Є. Стратегічні орієнтири функціонування та розвитку портових терміналів як складової транспортної інфраструктури мультимодальних перевезень. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. 4. С. 140-151.

203. Штекель М. Що буде з українським зерном та чи зможе воно потрапити на світовий ринок? *Українська редакція Радіо Свобода*. 23 травня 2022. URL : https://www.radiosvoboda.org/a/ukraynske-zerno-svitovyy-rynok/31860149.html?utm_source=chatgpt.com

204. Штельмашук М. Цифровізація та автоматизація логістичних процесів: сучасний стан та перспективи. *Економіка та суспільство*. 2024. № 68. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-193>

205. Юсупова Т. М., Гонтар Н. О. Інновації у стратегічному розвитку підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 200-206.

206. 2022 CEF Transport call for proposals. *An official website of the European Commission*. 2022. URL : https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/2022-cef-transport-call_en

207. About FHWA. *An official website of the U.S. Federal Highway Administration*. URL : <https://highways.dot.gov/about/about-fhwa>

208. About FMCSA. *An official website of the U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration*. URL : <https://www.fmcsa.dot.gov/mission/about-us>

209. About FRA. *An official website of the Federal Railroad Administration*. URL : <https://railroads.dot.gov/about-fra/about-fra>

210. About FAA. *An official website of the U.S. Federal Aviation Administration*. URL : <https://www.faa.gov/about>

211. About ICAO. *An official website of the International Civil Aviation Organization (ICAO)*. URL : <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

212. About Us Maritime. *An official website of the U.S. Maritime Administration*.

URL : <https://www.maritime.dot.gov/about-us>

213. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part. *Official Journal of the European Union*.

2014. L161, 3–2137. URL : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22014A0529\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22014A0529(01))

214. Agenor P-R., Moreno-Dodson B. Public infrastructure and growth: New channels and policy implications. *World Bank Policy Research Working Paper World Bank*, Washington, DC. 2006. 23. p. 43–44.

215. Agreement between the European Union and Ukraine on the participation of Ukraine in the Union programme "Connecting Europe Facility". *Official Journal of the European Union*. 2023. L 195, 3–15.

216. Akhmetova, Z., Kim, S. C., Chung, J. K., & Trusova, N. Simulating Global Supply Chain Reverberations from Ukrainian Grain Shipment Interruptions. *Revista RIVAR Journal*. 202). 17(1), 68-85. DOI: 10.35588/3c9rjg57

217. Background. *An official website of the European Controle Route*. URL : <https://www.euro-controle-route.eu/about-us/>

218. Bakkar, Y., Bark, E., & Prause, G. Green Deal and Financing Sustainable Transport in Europe: A Target Costing Analysis. *Transport Policy*. 2025. Volume 163, March 2025, Pages 185-198, DOI: 10.1016/j.tranpol.2025.01.014

219. Balian, A., Novakovska, I., Bavrovska, N., & Groza, V. Decarbonization: Direction to the Sustainable Future in Industries. *Modern Technologies in Energy and Transport II. Studies in Systems, Decision and Control*. 2025. vol 574. pp 143–160. Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-76650-3_9

220. Banister D. The climate crisis and transport. *Transport Reviews*. 2019. Vol. 39 Issue 5. s. 565-568. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1637113>

221. Benton Andrew. Strategy for the development of the transport complex of China for 2021–2035. *International Railway Journal*, March 11, 2021. URL : <https://www.railjournal.com/policy/china-releases-2021-2035-transport-plan>

222. Brief History of IMO. *An official website of the International Maritime Organization (IMO)*. URL :

<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

223. Carls, A. C. The Geopolitics of Global Transportation in the Twenty-First Century. In *The European Union's Geopolitics: The Lackluster Response to Russian Aggression*, Springer. 2025. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-74587-4_10

224. China Highway: Length of Highway: Expressway. *Census and Economic Information Center*. URL : <https://www.ceicdata.com/en/china/highway-industry-overview/cn-highway-length-of-highway-expresswa>

225. China's high-speed rail lines top 37,900 km at end of 2020. *China.org.cn*. URL : http://www.china.org.cn/business/2021-01/10/content_77099157.htm

226. Commission staff working document: extending the trans-European transport network (TEN-T) to neighbouring countries. Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the extension of the TEN-T network to neighbouring countries. SWD(2017) 300 final. *European Commission*. 2017. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017SC0300>

227. Completing the Internal Market: White Paper from the Commission to the European Council (Milan, 28-29 June 1985) /COM/85/0310 FINAL/. *An official website of the European Union*. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:51985DC0310>

228. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union. *Official Journal of the European Union*. 2012. C326, 47–390. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>

229. Corte Works Across. *An official website of the CORTE*. URL : <https://www.corte.be/about-us>

230. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods. *Official Journal of the European Union*, L 260, 30.9.2008, p. 13–59. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>

231. Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19

November 2008 on road infrastructure safety management. *Official Journal of the European Union*, L 319, 29.11.2008, p. 59–67. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/96/oj>

232. Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC. *Official Journal of the European Union*, L 127, 29.4.2014, p. 51–128. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>

233. Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC. *Official Journal of the European Union*, L 127, 29.4.2014, p. 134–218. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>

234. Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure. *Official Journal of the European Union*, L 307, 28.10.2014, p. 1–20. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj>

235. Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure. *Official Journal of the European Union*, L 307, 28.10.2014, p. 1–20. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj>

236. DOT Strategic Plan. *An official website of the Department of the U.S. Transportation*. URL : <https://www.transportation.gov/dot-strategic-plan>

237. EASA: 20 years of safe aviation. *An official website of the European Aviation Safety Agency*. URL : <https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/easa-20-years-safe-aviation>

238. ERA's Vision, Mission, Values and Tasks. *An official website of the European Union Agency for Railways*. URL : <https://www.era.europa.eu/agency-you/agency/vision-mission-values-tasks>

239. EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses. *EuTravel project*. URL : http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf

240. Eurocontrol is a pan-European, civil-military organisation dedicated to supporting European aviation. *An official website of the EUROCONTROL*. URL : <https://www.eurocontrol.int/>

241. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. *An official website of the European Union*. URL : https://cinea.ec.europa.eu/index_en

242. European Union Agency for the Space Programme: Linking space to user needs. *An official website of the EUSPA*. URL : <https://www.euspa.europa.eu/about/about-euspa>

243. Faustine Vincent. Kyiv airport, in survival mode, banks on resumption of civilian flights despite war. *Lemonde*. October 9, 2024. URL : https://www.lemonde.fr/en/international/article/2024/10/09/kyiv-airport-in-survival-mode-banks-on-resumption-of-civilian-flights-despite-war_6728814_4.html?utm_source=chatgpt.com

244. Guo, Xiaopeng & Li, Wenjing & Ren, Dongfang & Chu, Junhui, 2025. "Prospects for the development of hydrogen fuel cell vehicles in China," *Renewable Energy*, Elsevier, vol. 240(C). DOI: 10.1016/j.renene.2024.122231

245. Handbook on the External Costs of Transport. Brussels: Publications Office of the European Union. P.17.

246. Humphreys M. Sustainability in European Transport Policy. New York: Routledge, 2012. 226 p.

247. Ignatenko, O., Melnychenko, O., Tsybulskyi, V., Degtiarova, A., Kashuba, M., Derehuz, I. Development of a mechanism for information security risk management of transport service provision systems. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2024. №1 (3 (127)). Pp. 27–36

248. Inland Transport Committee. An official website of the Economic Commission for Europe of the United Nations. URL : <https://unece.org/transport/inland-transport-committee>

249. Judgment of the Court of 22 May 1985. European Parliament v Council of the European Communities. Common transport policy - Obligations of the Council. Case 13/83. *European Court Reports* 1985-01513. *An official website of the European Union*.

URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A61983CJ0013>

250. Kiriazids Theo. European Transport: Problems and Policies. Taylor & Francis Group. 2020. 228 p.

251. Koval, V., Shmygol, N., Đurović, S., & Pavićević, Đ. Analysis of Innovative Electromobility Development and the Advancement of Eco-Friendly Transport Infrastructure. *Sustainability*. 2025. 17(3). URL : <https://doi.org/10.3390/su17031010>

252. Kurhan, M., Kurhan, D., & Hmelevska, N. Enhancing Railway Section Capacity, during Expansion of the European Railway Network. *Acta Polytechnica*. 2025. Vol. 22, No. 4, Pp. 159-171. URL : https://acta.uni-obuda.hu/Kurhan_Kurhan_Hmelevska_156.pdf

253. Maistro S., Kropyvnytskyi V., Krykhtina Y., Treskov A. Directions of transformation of state policy in the context of the need for sectoral integration of Ukraine in the branches and spheres of the European Union. *Collection of scientific papers "Public administration and state security aspects"*. 2021.Vol. 2/2.

254. Magazzino, C., Costantiello, A., & Laureti, L. Greenhouse Gas Emissions and Road Infrastructure in Europe: A Machine Learning Analysis. *Transportation Research*, 2025. Volume 139, February 2025, 104602. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104602>

255. Misja i cele strategiczne Ministerstwa Infrastruktury. *On-Line Serwis Rzeczypospolitej Polskiej*. URL : <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/misja-i-cele-strategiczne-ministerstwa-infrastruktury>

256. Nepomnyashchyy, O., Marusheva, O., Prav, Y., Shandryk, V., & Zhebelev, I. Conceptual approaches to state regulation of the construction industry: the experience of Ukraine and EU states. *Amazonia Investiga*, 2022. 11(54), 199-207. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.54.06.19>

257. Modrzyńska, J., Szpak, A., & Willa, R. The concept of 'building back better' and the reconstruction of Ukraine and its cities. *European Planning Studies*, 2025. Volume 33. Issue 1. Pages 1-19. DOI: <https://doi.org/10.1080/09654313.2024.2405960>

258. Radchenko O., Kuczabski A., Boychuk A., Klimovych S. Transport and transport infrastructure of Ukraine in the pre-war period (2010-2021), *Prace Komisji*

Geografii Komunikacji PTG, 2022. Issue 25(2). Pp. 7–17.

259. Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70. *Official Journal of the European Union*, L 315, 3.12.2007, p. 1–13. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>

260. Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009. *Official Journal of the European Union*, L 188, 18.7.2009, p. 1–13. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj/eng>.

261. Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007. *Official Journal of the European Union*, L 171, 29.6.2007, p. 1–16. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj/eng>.

262. Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018. *Official Journal of the European Union*, L 151, 14.6.2018, p. 1–218. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj/eng>.

263. Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 s. *Official Journal of the European Union*, L 111, 25.4.2019, p. 13–53. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj/eng>.

264. Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014. *Official Journal of the European Union*, L 249, 14.7.2021, p. 38–81. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj>

265. Regulation (EU) 2024/1257 of the European Parliament and of the Council of 24 April 2024 on type-approval of motor vehicles and engines. *Official Journal of the European Union*, L 201, 25.4.2024, p. 1–50. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>

266. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU. *Official Journal of the European Union*, L 348, 20.12.2013, p. 1–128. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj/eng>

lex.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj

267. Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010. *Official Journal of the European Union*, L 348, 20.12.2013, p. 129–171. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1316/oj>

268. Resolution adopted by the Foreign Ministers of the ECSC Member States. Messina, 1 to 3 June 1955. *Luxembourg Centre for Contemporary and Digital History*. URL : https://www.cvce.eu/en/obj/resolution_adopted_by_the_foreign_ministers_of_the_ecsc_member_states_messina_1_to_3_june_1955-en-d1086bae-0c13-4a00-8608-73c75ce54fad.html

269. Rodrigue Jean-Paul. Vehicle Use Indicators, World, 1950-2022. The Geography of Transport Systems. New York: Routledge, 2024. 402 pages. <https://transportgeography.org/contents/chapter1/what-is-transport-geography/world-vehicle-use-indicators/>

270. Sachenko, A., Zheng, Y., Shcherbakova, G., & Rusyn, B. Wavelet Transform Cluster Analysis of UAV Images for Sustainable Development of Smart Regions Due to Inspecting Transport Infrastructure. *Sustainability*. 2025. 17(3), 927. DOI: <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/3/927>

271. Shandryk V., Zhebelev I., Deliatynchuk A., Maksymov V., Shelest V. Modern concepts of public administration in the context of sustainable development. *Economic Affairs*. 2023. Volume 68. Issue 4. Pp. DOI: 10.46852/0424-2513.4.2023.21 19

272. Shandryk, V., Radchenko, O., Radchenko, O., Koshelenko, A., Deinega, I. (2024). Digitalization as a Global Trend of Public Management Systems Modernization. In: *Digital Technologies in Education. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 529. Shchokin, R., Iatsyshyn, A., Kovach, V., Zaporozhets, A. (eds). Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-57422-1_1

273. Schunz S. The European Union's environmental foreign policy: from planning to a strategy? *International politics*. (The Hague, Netherlands). 2019. Vol. 56(3).

s. 339-358. <https://doi.org/10.1057/s41311-017-0130-0>

274. Shamsuddoha, M., Kashem, M. A., & Nasir, T. A Review of Transportation 5.0: Advancing Sustainable Mobility Through Intelligent Technology and Renewable Energy. *Future Transportation*, 2025. 5(1), 8. DOI: <https://doi.org/10.3390/futuretransp5010008>

275. Sielker, F., & Dannenberg, P. New Economic Geographies of War: Risks and Disruptions in Eurasian Transport Routes and Supply Chains Through the Military Conflict in Ukraine. *ZFW–Advances in Economic Geography*. 2024. Pp. 40-59 <https://doi.org/10.1515/zfw-2024-4059>

276. Society 5.0: A People-centric Super-smart Society. Hitachi-UTokyo Laboratory (H-UTokyo Lab.). Springer, 2020. 197 p. DOI:10.1007/978-981-15-2989-4

277. Support to the Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union. *European Commission*. URL : https://europa.eu/projects/association-agreement-ukraine_en

278. Sustainable Transport Forum (STF). *An official website of the Sustainable Transport Forum*. URL : https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/sustainable-transport-forum-stf_en

279. This Is EMSA. *An official website of the European Maritime Safety Agency*. URL : <https://www.emsa.europa.eu/about.html>

280. Transportation & logistics: Dealmaking in consumer markets shows signs of recovery in 2025 as investor confidence returns and corporates refocus strategy. *Price Waterhouse Coopers (PWC)*. January 28, 2025. URL : <https://www.pwc.com/gx/en/services/deals/trends/consumer-markets.html>

281. Treaty establishing the European Coal and Steel Community, ECSC Treaty. *An official website of the European Union*. title III, ch. 9, art. 70. URL : <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/treaty-establishing-the-european-coal-and-steel-community-ecsc-treaty.html>

282. Treaty establishing the European Economic Community (Rome, 25 March 1957). Luxembourg Centre for Contemporary and Digital History. URL : https://www.cvce.eu/obj/treaty_establishing_the_european_economic_community_

rome_25_march_1957-en-cca6ba28-0bf3-4ce6-8a76-6b0b3252696e.html

283. Treaty of Brussels (Merger Treaty). *An official website of the European Union*. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4301863>

284. Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community. *Official Journal of the European Union*. 2007. C306, 1–271. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2007:306:TOC>

285. Troitino David. European Integration: Building Europe. *European Political, Economic and Security Issues*. New York: Nova Publishers, 2013. 360 p.

286. UCLA Institute of Transportation Studies: Cutting-Edge Research for the Pressing Transportation Problems of our Time. *UCLA Institute of Transportation Studies*. URL : <https://www.its.ucla.edu/about-us/>

287. Ukraine 2024 Report SWD(2024) 699. *European Commission*. Brussels, 30.10.2024. 105 p. URL : https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/1924a044-b30f-48a2-99c1-50edeac14da1_en?filename=Ukraine%20Report%202024.pdf

288. WHITE PAPER: European transport policy for 2010: time to decide. *European Commission*, 2001. URL : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

289. White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system. *European Commission*, 2011. URL : [http://www.europarl.europa.eu/RegistreWeb/search/simple.htm?reference=COM_COM\(2011\)0144](http://www.europarl.europa.eu/RegistreWeb/search/simple.htm?reference=COM_COM(2011)0144)

290. Zhitao Ma, Shizi Ma and Sheng Wang. Transportation 5.0 – From Cyber-Physical Transportation Systems to Cyber-Physical-Social Transportation Systems. In: *Industry 4.0 Transformation Towards Industry 5.0 Paradigm - Challenges, Opportunities and Practices*. 2024. 178 p. Pp. 74-100. DOI 10.5772/intechopen.1001746

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях:

1. Shandryk V., Zhebelev I., Deliatynchuk A., Maksymov V., Shelest V. Modern concepts of public administration in the context of sustainable development. *Economic Affairs*. 2023. Volume 68. Issue 4. Pp. 2105-2117. DOI: 10.46852/0424-2513.4.2023.21 ISSN : 0424-2513 / Включено до наукометричної бази Scopus Q2
2. Жебелев І. І. Державне регулювання транспортної галузі: сучасні підходи. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Публічне управління та адміністрування*. 2023. № 1(84). С. 206–212. DOI: 10.35546/kntu2078-4481.2023.1.28
3. Жебелев І. І. Світові тренди розвитку транспортної галузі: публічноуправлінські аспекти. *Літопис Волині: Всеукраїнський науковий часопис*. 2023. № 29. С. 189–193. DOI: 10.32782/2305-9389/2023.29.30
4. Жебелев І. І. Державна політика розвитку транспортної галузі: категоріально-понятійні аспекти. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія Державне управління*. 2023. № 2(19). С. 24 – 35. DOI: 10.52363/2414-5866-2023-2-3
5. Жебелев І. І. Державна транспортна політика зарубіжних країн: моделі та досвід для України. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. 2024. № 2. С. 97-100. DOI: 10.20998/2227-6890.2024.2.15
6. Жебелев І. І. Цифрова трансформація транспортної галузі: світові тренди для України. *Успіхи і досягнення в науці*. 2024. № 8(8). С. 363-368. DOI: 10.52058/3041-1254-2024-8(8)-363-371

Статті, опубліковані у закордонних виданнях:

1. Semenenko O., Snapkova N., Merzliuk L., Shevchenko K., Shevchenko R. Gaps in the Military Law of Ukraine: Analysis of International Experience and Recommendations for the Regulation of the Armed Forces of the Country // Pakistan Journal of Criminology. Vol. 15, No. 03, July-September 2023. P. 373-389. Особистий внесок: автор провів аналіз національного законодавства у сфері військового права, зокрема ідентифікація основних прогалин у чинних нормативно-правових актах.

*Наукові праці, які додатково відображають
наукові результати дисертації:*

6. Мельничук Л., Шевченко Р. Державна політика у сфері соціального захисту ветеранів війни: контур проблем. Публічне управління та адміністрування: актуальні проблеми теорії та практики: тези доповідей І Всеукраїнської науково-практичної інтернет конференція студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Київ, 22.12.2022 р.), К. ДУТ, 2022. С.91-95. URL: https://duikt.edu.ua/uploads/p_2628_62773067.pdf?file=p_2628_62773067.pdf. Особистий внесок: окреслено головні проблеми у сфері соціального забезпечення ветеранів, зокрема недостатнє фінансування, бюрократичні перепони та неефективність існуючих програм підтримки.

7. Шевченко Р. Мовна адаптація ветеранів війни та їхніх родин в умовах глобалізації: публічне управління та соціальний захист. Збереження національної ідеї та національної самосвідомості українського народу в контексті історичних подій XX–XXI століть : зб. наук. пр. Хмельницького ін-ту МАУП. Хмельницький : Вид-во МАУП, 2023. Вип. 16. 258 с. С.233-236.

8. Шевченко Р. Загрози глобальної та регіональної безпеки та їх вплив на ветеранів війни і членів їх родини. Сучасні загрози глобальній та регіональній безпеці : матер. Міжнар. наук.-практ. інтерн.-конф. (м. Одеса, 29 жовтня 2023 р.) уклад. А. Полухіна ; ГО “ГУЕЦ”. Одеса : Фенікс, 2023 р. С. 337- 339.

9. Шевченко Р. Інтеграція міжнародного досвіду у публічному управлінні соціальним захистом ветеранів війни та їх родин в Україні. Актуальні питання державотворення та захисту прав людини в Україні: зб. наук. пр. гол. ред. Л. Г. Білий. Хмельницький : Вид-во Хмельниц. ін-ту МАУП, 2024. Вип. 13. 428 с. С. 377-383.

10. Шевченко Р. П. Стратегії забезпечення соціального захисту ветеранів війни та їхніх родин: теоретичні концепції та практичні інновації. Міжнародна та національна безпека: теоретичні і прикладні аспекти : матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 15 бер. 2024 р.) ; у 2-х ч. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2024. Ч. I. 740 с. С. 224-227.

Відомості про апробацію результатів дисертації

В ході роботи над дисертаційним дослідженням автор здійснив апробацію результатів дослідження на наступних науково-комунікативних заходах:

1. *Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці*. III Міжнародна науково-практична конференція, м. Харків, 22 листопада 2022 р. (Форма участі – доповідач);
2. *Focus on Ukraine*. Польсько-Українська міжнародна науково-практична конференція, м. Гданьск, Польща, 3-4 квітня 2023 р. (Форма участі – слухач);
3. *Розвиток громадянського суспільства як необхідна складова європейської інтеграції України*. XXIII Міжнародний науковий конгрес, м. Харків, 27 квітня 2023 р. (Форма участі – доповідач);
4. *Інтеграція науки і практики управління в умовах соціокультурних трансформацій*. Міжнародна науково-практична конференція, м. Полтава, 25 травня 2023 р. (Форма участі – доповідач);
5. *Ukraine–Poland – Past, Present, Future –Perspectives Cooperation*. Польсько-Українська міжнародна науково-практична конференція, м. Гданськ, Польща, 17 листопада 2023 р. (Форма участі – слухач);
6. *Сучасна парадигма публічного управління*. V Міжнародна науково-практична конференція, м. Львів, 30 листопада – 2 грудня 2023 р. (Форма участі – доповідач);
7. *Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука. Практика*. Міжнародна науково-практична інтернет-конференція, м. Харків, 29 березня 2024 р. (Форма участі – доповідач);
8. *Економічні та соціальні аспекти розвитку України*. XII міжнародна науково-практична конференція, м. Одеса, 17–18 жовтня 2024 р. (Форма участі – доповідач);
9. *Цифрові технології у відновленні економіки та інфраструктури*

України. Перша міжнародна науково-практична конференція Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, м. Київ, 13 листопада 2024 р. (Форма участі – доповідач).



**ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО
ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150
Тел.: (044) 287-24-05, 287-24-49, факс: 287-42-18
E-mail: info@restoration.gov.ua
<https://www.restoration.gov.ua>
Код ЄДРПОУ 37641918

На № 5/14 від 18.02.2025

ДОВІДКА

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Жебелева Ігоря Івановича на тему: «Державна політика розвитку
транспортної галузі України в контексті стратегії євроінтеграції»**

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України ознайомилося з матеріалами та результатами дисертаційного дослідження Жебелева Ігоря Івановича на тему: «Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» і позитивно оцінює внесок дисертанта у питання розвитку в контексті загальнодержавної стратегії євроінтеграції України однієї із ключових складових національної економіки – транспортної галузі.

На особливу увагу заслуговують авторські рекомендації щодо урегулювання різних концептів державної політики транспортної галузі України в напрямку гармонізації із законодавством Європейського Союзу, оцінка ключових показників підвищення ефективності державної політики розвитку транспортної галузі України та перспективи розвитку окремих її складових.

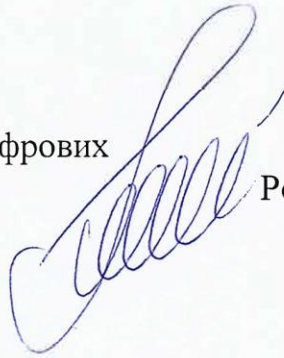
Матеріали та рекомендації дисертаційного дослідження Жебелева Ігоря Івановича на тему: «Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» мають практичну складову і будуть корисні та затребувані в питаннях їх використання в органах державної влади та місцевого самоврядування.

Окремо зазначимо, що дисертант Жебелев І. І. подав наукові матеріали на тему: «Ключові світові тренди цифровізації сфери транспорту та транспортної логістики як орієнтир для повоєнної України» до збірника матеріалів І Міжнародної науково-практичної конференції «ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ У ВІДНОВЛЕННІ ЕКОНОМІКИ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ», яка була проведена 13 листопада 2024 року на базі Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України і які були високо оцінені науковим комітетом

конференції та мають практичну цінність у вивченні питання функціонування та розвитку транспортної галузі.

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України буде враховувати в своїй нормотворчій та науково-методичній роботі напрацювання дисертаційного дослідження Жебелева І. І. на тему «Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України».

Заступник Голови з
питань цифрового розвитку, цифрових
трансформацій і цифровізації



Роман КОМЕНДАНТ



ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО «НАЦІОНАЛЬНИЙ
ІНСТИТУТ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ»
(ДП «НІРІ»)

Додаток Г

просп. Берестейський, буд. 57, м. Київ, 03113, тел. (044) 456 34 15

імейл: nauka@nidi.org.ua, вебсайт: www.nidi.org.ua

код ЄДРПОУ 03450778

За місцем вимоги

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

видана Державним підприємством «Національний інститут розвитку інфраструктури» (ДП «НІРІ») Жебелеву Ігорю Івановичу, здобувачеві Національного авіаційного університету в тому, що його дисертаційне дослідження за темою «Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України», подане на здобуття наукового ступеня доктора філософії з публічного управління та адміністрування, за обсягом досліджень, їх глибиною, науковою новизною, теоретичною і практичною значущістю є завершеним самостійним, оригінальним дослідженням, яке вирішує важливу наукову проблему обґрунтування теоретичних засад та розроблення засобів удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України та є вагомим для подальшого розвитку наукового напрямку 281 – Публічне управління та адміністрування.

ДП «НІРІ» в ході формування плану наукової діяльності підприємства на 2025 рік використано окремі напрацювання з числа викладених у дисертаційному дослідженні І. І. Жебелева, зокрема щодо механізмів і шляхів імплементації європейського досвіду формування й реалізації державної політики розвитку та цифрової трансформації транспортної інфраструктури.

Директор, канд. екон. наук



Артем БЕЗУГЛИЙ

Стасюк Богдан, (044) 201 08 48



Вихідний документ (Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат 6FA97849F1B2570D04000000973C0100E11E0400

Підписувач Безуглий Артем Олександрович

Дійсний з 19.07.2024 12:45:25 по 10.07.2025 18:03:56

ДП «НІРІ»



19.1-09 151-50
від 05.02.2025



Громадська спілка
«Міждержавна гільдія
інженерів консультантів»

Тел: +380987007567
office@iceg.com.ua
www.iceg.com.ua

Код ЄДРПОУ 39727187
пр. Соборності, 15/17
м. Київ, Україна, 02160

Вих. № 15-02 від 04.02.2025

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження за темою:
«Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі
України» здобувача Національного авіаційного університету Жебелева Ігоря
Івановича, поданого на здобуття наукового ступеня доктора філософії з
публічного управління та адміністрування

В результаті ознайомлення з науковими результатами дисертаційного дослідження І. І. Жебелева Громадська спілка «Міждержавна гільдія інженерів-консультантів» дійшла висновку щодо наявності в зазначеній дисертації усіх необхідних ознак наукової цінності для науки публічного управління та адміністрування, а також практично-прикладного характеру розроблених автором пропозицій щодо формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах післявоєнної відбудови транспортної інфраструктури.

Окремі з цих пропозицій прийняті до використання в практичній діяльності Міждержавної гільдії інженерів-консультантів, зокрема апробовано пропозиції І. І. Жебелева щодо механізмів узгодженої інтересів і об'єднання зусиль різних рівнів виконавчої влади та інституцій громадянського суспільства в розвитку транспортної системи; побудови єдиного інформаційного простору на транспорті; базової прогресуючої цифровізації й формування цифрової транспортної інфраструктури за моделлю «Смарт-сіті».

Доктор наук з державного управління,
професор, Заслужений будівельник України,
президент Міждержавної гільдії інженерів-
консультантів



Олександр НЕПОМНЯЩИЙ

Всеукраїнська Академія Наук Публічного Управління («ВАНПУ»)

Academy of Science the Public Administration («UASPA»)



www.as-publik.com

E-mail: b.a.n.0989958888.2gmail.com

Tel., Viber, WhatsApp: +38 098 995 88 88

від 18 грудня 2024 р. № 74-вд

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

видана Жебелеву Ігорю Івановичу, здобувачу Національного авіаційного університету в тому, що його дисертаційне дослідження на тему «Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» є актуальною кваліфікаційною роботою, що містить усі ознаки наукової новизни в галузі публічного управління та адміністрування.

Отримані наукові результати дослідження І. І. Жебелева були використані в діяльності Академії наук публічного управління, зокрема в частині виокремлення ключових трендів наукового розуміння сучасного стану, проблем і негативних тенденцій функціонування вітчизняної системи публічного управління транспортом та транспортною інфраструктурою та узагальнення на цій основі авторських пропозицій щодо системного підходу до формування нормативно-правових й адміністративно-управлінських засад цифрової трансформації транспортної галузі України в повоєнний період.

Президент Академії наук
Публічного Управління



А. М. БАЛАШОВ



ХМЕЛЬНИЦЬКА ОБЛАСНА РАДА
**ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА
ІМЕНІ ЛЕОНІДА ЮЗЬКОВА**

вул. Героїв Майдану, буд. 8, м. Хмельницький, 29000. Тел. (038-2) 71-80-00, факс 71-75-70
E-mail: info@univer.km.ua. Розрахунковий рахунок UA 718201720344221004200032328 в ДКСУ у м. Києві.
МФО 820172. Код ЄДРПОУ 14163438

28.02.2025 № 0254/25

На № _____ від _____

ДОВІДКА

Видана Жебелеву Ігорю Івановичу, аспіранту кафедри публічного управління та адміністрування в тому, що його дисертаційна робота на тему: «Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України» є частиною науково-дослідних робіт «Управлінські та правові засади забезпечення сталого розвитку України як європейської держави» (номер державної реєстрації 0117U000103, термін дії: 2017–2026 рр.) та «Шляхи удосконалення механізмів публічного управління та адміністрування в сфері національної безпеки в умовах євроінтеграції України (номер державної реєстрації 0120U104417, термін дії: 2020–2030 рр.). Зокрема аспірант на громадських засадах дослідив ефективні механізми управління розвитком транспортної галузі України.

Ректор університету



Олег ОМЕЛЬЧУК

Додаток И

“ЗАТВЕРДЖУЮ”

Президент закладу вищої освіти
“Університет трансформації майбутнього”

Петяна ШЕСТАКОВСЬКА

“07” лютого 2025 р.

АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження здобувача кафедри публічного управління та адміністрування Національного авіаційного університету Жебелева Ігоря Івановича на тему “Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України” поданої на здобуття наукового ступеня доктора філософії з публічного управління та адміністрування за спеціальністю 281 – публічне управління та адміністрування

Цим актом засвідчується, що результати дисертаційного дослідження, розроблені особисто Жебелевим І. І. на тему: “Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України”, реалізовані у навчальному процесі кафедри публічного управління та адміністрування, зокрема при підготовці і викладанні навчальних курсів “Територіальна організація влади та місцеве самоврядування в Україні” та “Організаційно-правові засади публічного управління”.

Учений секретар

Москалець І. М.

Додаток К

“ЗАТВЕРДЖУЮ”

Президент закладу вищої освіти
“Університет трансформації майбутнього”

Тетяна ШЕСТАКОВСЬКА

“07” лютого 2025 р.

АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження здобувача кафедри публічного управління та адміністрування Національного авіаційного університету Жебелева Ігоря Івановича на тему “Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України” поданої на здобуття наукового ступеня доктора філософії з публічного управління та адміністрування за спеціальністю 281 – публічне управління та адміністрування

Цим актом засвідчується, що результати дисертаційного дослідження, розроблені особисто Жебелевим І. І. на тему: “Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України”, реалізовані у науково-дослідній роботі кафедри публічного управління та адміністрування “Розвиток адаптивних механізмів публічного управління в контексті забезпечення національної безпеки та соціокультурної резильєнтності України (державний реєстраційний номер 0124U9004985). Доробок автора полягає у обґрунтуванні та розробці моделі формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України в умовах післявоєнної відбудови на основі цифрової трансформації транспортних систем та інфраструктури.

Учений секретар

Москалець І. М.