

УДК 339.92:656

З. В. Валіулліна,  
к. е. н., старший викладач,  
Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне

## ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР УКРАЇНИ В ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ

Z. Valiullina,  
Ph.D., senior lecturer, National University of Water Management and Nature Resources Use, Rivne

### THE TRANSPORT SECTOR IN UKRAINE EUROPEAN INTEGRATION PROCESSES

**Євроінтеграція для України є багатоаспектним процесом, який передбачає перш за все зміни та адаптацію транспортного сектора до європейських стандартів в середині країни. У статті розглядаються євроінтеграційні процеси транспортного сектора України до ЄС з позицій практичної реалізації стратегічних орієнтирів європейської інтеграції України. Досліджуються особливості розвитку транспортного сектору України в умовах трансформації ринкових відносин. У статті містяться рекомендації стосовно перспективних напрямів євроінтеграції транспортного сектору України та посилення конкурентоспроможності підприємств. Доведено, що шлях України до ЄС пролягає через її внутрішні соціально-економічні трансформації.**

**European integration for Ukraine is a multifaceted process involving primarily changes and adaptation of the transport sector to European standards in the country. The article examines the processes of European integration of the transport sector Ukraine to the EU position practical implementation of the strategic goals of European integration of Ukraine. The features of the transport sector in Ukraine in terms of transformation of market relations. The article contains recommendations on promising areas of European integration Ukraine transport sector and strengthening the competitiveness of enterprises. Proved that Ukraine's path to EU goes through its internal social and economic transformation.**

*Ключові слова: євроінтеграція, транс'європейські транспортні мережі, транспорт, конкурентоспроможність.*

*Key words: European integration, trans-European transport network, transport, competitiveness.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Участь у євроінтеграційних процесах є за змістом не просто міжнародною взаємодією економік України та ЄС, а насамперед процесом глибокого проникнення законодавства, норм і правил ведення бізнесу, кращих практик ЄС в українську економіку. Реалізація євроінтеграційних планів України в економічній сфері базується на двосторонніх домовленостях з ЄС щодо гармонізації секторального законодавства, правил і технічних стандартів. У цьому контексті розвиток транспортного сектору України є пріоритетним, що визначається вигідним географічним розташуванням країни. Євроінтеграційна співпраця транспортного сектора для України є соціально-економічним пріоритетом на майбутні періоди розвитку євроінтеграційних процесів.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Євроінтеграційним процесам транспорту були присвячені роботи відомих вітчизняних та зарубіжних науковців та вчених. Пропозиції щодо напрямків розвитку міського електричного транспорту в Україні висвітлені

у працях Амоші О. [1], Димченко О. [2]. Серед відомих вітчизняних вчених, які присвятили свої дослідження проблемі євроінтеграційного розвитку залізничного транспорту, особливої уваги заслуговують праці Воронкової Л. [3], Дейнеки О., Диканя В. [4] та ін. Теоретико-методологічні основи та прикладні аспекти зовнішньоторговельних взаємовідносин України та ЄС викладені у працях Н. Гончаренко Н. [5], Науменко С., Шниркова О. [6], Жаліла Я. [7] та ін.

### ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою нашого дослідження є визначення перспективних напрямів розвитку транспортного сектора в євроінтеграційних процесах та посилення конкурентоспроможності підприємств як на національному, так і на міжнародних ринках.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Варто зазначити, що євроінтеграційні процеси в Україні сприятимуть розвитку транспортного сектора у середньо- та довгостроковій перспективі розвитку. Ак-

тивізується залучення інвестицій, підвищиться конкурентоспроможність підприємств, що сприятиме виходу на новий для українських підприємств — світовий ринок. Євроінтеграційні процеси в Україні є основною інвестицією в майбутнє.

У своїй праці Козак В. [8] акцентує увагу на тому, що асоціація — це ще не членство у Євросоюзі. Він зазначає, що ми не отримаємо відразу безвізовий режим із країнами ЄС — і не станемо завтра жити краще. Асоціація — це передусім взяття на себе великих зобов'язань. Приміром, за оцінками Єврокомісії, у сфері транспорту, на автомобільному транспорті необхідно 3—5 років, на залізничному — 8—10 років, у дорожній галузі — 3—6 років, щоб змінити всю структуру, привести у відповідність усі нормативно-правові акти для того, щоб європейська спільнота визнала, що за цими напрямками Україна готова до членства в ЄС.

Слід констатувати, що у рамках створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС вживаються заходи для розвитку авіаційної інфраструктури, зокрема в м. Харків відкрито один із найсучасніших у Східній Європі Центр керування повітряним рухом, який сприятиме збільшенню пропускної спроможності аеропорту [9, с. 31].

На сьогодні пасажирський автотранспорт задовольняє цілком потреби сучасної економіки та населення у перевезеннях. Проте існує ціла низка проблем у даній сфері перевезень, яка пов'язана з недосконалою структурою парку рухомого складу, переважна частина транспортних засобів не відповідає сучасним вимогам. Така ситуація призводить до негайного технологічного оновлення підприємств, що надають послуги населенню, оскільки старий рухомий склад повністю зношений або виходить з експлуатації, а оновлення парку рухомого складу практично не відбувається. Транспортні засоби потребують значних змін, які повинні відповідати сучасним вимогам за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, класом комфортності, екологічними показниками та переведенням на споживання альтернативних екологічно чистих видів палива.

В умовах трансформації ринкових відносин, нами були встановлені особливості розвитку пасажирських послуг на автомобільному транспорті після радянських часів і до сьогодні, яким притаманна:

- приватизація пасажирських послуг;
- на ринку пасажирських автотранспортних послуг працюють десятки тисяч підприємств різних форм власності, переважна більшість з яких приватні перевізники — фізичні особи;
- парк рухомого складу, приватних перевізників — фізичних осіб налічує 1—2 автобуси, пасажиромісткістю не перебільшує 18 місць, не враховуючи місця для стоячих пасажирів;
- невідповідність фахівців та матеріально-технічної бази підприємства;
- приватні підприємці-фізичні особи та великі автотранспортні підприємства на ринку транспортних послуг мають нерівнозначні умови для свого розвитку та функціонування;
- приватні підприємці поволі витісняють з ринку крупні підприємства, які несуть набагато вищі витрати на оподаткування (малий бізнес — спрощена податко-

ва система), забруднення навколишнього середовища, збори до соціальних фондів тощо;

- диспропорція між автобусами великої та малої місткості, останні значно перевищують потребу населення;
- негативний вплив на екологію та безпеку перевезень.

Вищезазначені особливості розвитку пасажирських послуг на автомобільному транспорті в Україні дозволяють узагальнити неутішні для подальшого соціально-економічного розвитку країни підсумки: скорочення диспетчерських станцій, автостанцій, автобусних маршрутів, втрата державного контролю за якістю та безпекою автотранспортних послуг. Зауважимо, що в результаті втрати державного регулювання поза увагою залишилася верства населення з обмеженими фізичними можливостями. Відзначимо, що з початку формування незалежної України були допущені помилки, які сприяли негативному розвитку впливу щодо якісного забезпечення технологічного оновлення пасажирських автотранспортних підприємств: відсутність фінансової підтримки, недосконалість і неузгодженість політики та законодавчих актів для забезпечення сприятливих умов здійснення технологічного оновлення підприємств.

За період незалежності України і до сьогодні у транспортному секторі накопичилася велика кількість проблем, що потребують негайного та першочергового вирішення. Основними з них є:

- невідповідність вимогам сьогодення як законодавства з питань регулювання діяльності транспортних перевізників, які забезпечують безпеку перевезення пасажирів та вантажів, так і системи державного контролю дотримання персоналом транспортного сектору норм законодавства;
- недостатній обсяг фінансування витрат пасажирських перевізників, що пов'язані з наданням соціально значущих послуг, та відсутність компенсації витрат від регульованого тарифу за рахунок бюджетних коштів;
- відсутність системного підходу до забезпечення функціонування транспорту, створення конкурентного середовища, рівних умов на ринку транспортних послуг;
- високий рівень зношеності рухомого складу, наявність на ринку великої частки дрібних перевізників і, відповідно, низький рівень безпеки перевезень.

У сучасних умовах у сфері транспортної політики ЄС триває процес перегляду політики щодо транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) на 2007—2015 рр., яка враховує сучасні вимоги до загрози до зміни клімату та захисту довкілля, збільшення території ЄС, необхідності посилення зовнішнього виміру співпраці у транспортному секторі.

Відмітимо, що до основних напрямів удосконаленої політики TEN-T належать [10, с. 130]:

- 1) об'єднання майбутньої TEN-T з транспортними мережами сусідніх країн для поширення TEN-T за межі ЄС;
- 2) об'єднання транспортних мереж ЄС та країн партнерів Європейської політики сусідства, а також мереж країн Європейської політики сусідства між собою;
- 3) визначення та економічного обґрунтування найприйнятніших рамок планування інфраструктурного

співробітництва, взаємоузгодження політики у транспортному секторі та механізмів підтримки відповідних проектів.

Екологічна політика ЄС і його законодавство з питань довкілля становлять зразок для України. Згідно з Угодою про асоціацію вона має адаптувати 31 екологічну директиву. Це дасть їй можливість наблизитися до стандартів ЄС та реально поліпшити стан довкілля.

Вважаємо, що основним євроінтеграційним процесом транспортного сектору України повинна бути комплексна інтеграція різних видів транспорту для досягнення спільної мети — створення єдиного Європейського транспортного простору.

Стратегія реформування транспортного сектору України в євроінтеграційних процесах полягає у можливості:

- створення сприятливих умов для розвитку підприємства;
- збільшення обсягу перевезень пасажирів та вантажів;
- запровадження нових досягнень науки і техніки, прогресивних технологій на підприємстві;
- підвищення рівня якості надавання послуг;
- поліпшення технічних, експлуатаційних та економічних показників роботи підприємства;
- більш ефективного використання матеріально-технічної бази;
- зниження експлуатаційних витрат від надання послуг;
- зменшення собівартості послуг, які надаються підприємством;
- виходу підприємства на новий географічний ринок;
- прийняття обґрунтованих управлінських рішень з метою проведення технологічного оновлення в умовах інноваційного розвитку;
- створення програм та заходів для активізації технологічного оновлення на підприємствах;
- більш швидко та гнучко реагувати на потреби споживачів послуг;
- підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Одночасно, сучасні євроінтеграційні процеси транспортного сектору України повинні ініціювати узгодження інституційно-організаційних та економічних важелів, як невід'ємної складової частини міжнародних зобов'язань країн-учасниць. Відмітимо, що узгодження вищезазначених важелів сприятиме вирішенню перспективних задач інноваційного розвитку, які передують стійкому розвитку підприємств та національної економіки. На нашу думку, для успішного виконання євроінтеграційних процесів необхідно на державному рівні узгодити інтереси транспортних підприємств із суспільними інтересами, зокрема передбачити:

1. Вдосконалення системи державного управління транспортного сектору шляхом:

1) налагодження взаємодії керівництва підприємств з органами державного управління стосовно процесів, що впливають на якість послуг;

2) створення дієвого механізму надання соціально значущих послуг особам з обмеженими фізичними можливостями та особам, які проживають в сільській місцевості;

3) забезпечення розвитку транспортно-пересадочних вузлів;

4) розроблення сучасної інформаційної інфраструктури;

5) забезпечення економічної ефективності підприємств, що передують приведенню тарифу до реальних умов експлуатації;

6) запровадження постійного опитування користувачів транспортних послуг органами державного управління щодо задоволеності їх якістю послуг;

7) оновлення парку рухомого складу перевізників;

8) оптимізація структури парку рухомого складу відповідно до потреб населення;

9) оптимізація та удосконалення мережі автобусних маршрутів;

10) розбудова транспортної інфраструктури;

11) забезпечення розвитку конкуренції та обмеження монополізму на ринку перевезень.

2. Сприяння реалізації інвестиційних проектів на інноваційній основі шляхом:

1) розвитку державно-приватного партнерства;

2) надання державної підтримки інноваційних проектів з метою забезпечення розвитку перевезень;

3) надання інноваційним проектам, що пройшли конкурсний відбір, часткових компенсацій вартості проекту;

4) удосконалення механізму лізингу;

5) залучення інвестицій на умовах концесії.

3. Удосконалення податкового регулювання та ціноутворення шляхом:

1) запровадження механізму розрахунку за проїзд на пасажирських маршрутах електронними картками, старт картками (безготівкові розрахунки);

2) реформування системи пільг та запровадження адресних компенсацій особам, які отримують право на пільговий проїзд;

3) запровадження спеціального податкового стимулювання для підприємств, які здійснюють технологічне оновлення;

4) запровадження інвестиційного податкового кредиту;

5) проведення гнучкої податкової амортизаційної політики;

6) застосування податкових пільг до підприємств, які впроваджують інновації;

7) запровадження єдиного механізму оподаткування для транспортних підприємств усіх форм власності.

4. Підвищення рівня охорони навколишнього природного середовища шляхом:

1) розроблення ефективних та еколого-безпечних технологічних рішень, які дадуть можливість зменшити негативні наслідки техногенного навантаження на природу;

2) обґрунтування пріоритетних напрямів природоохоронної діяльності;

3) розв'язання ресурсо-екологічних проблем соціально-економічного розвитку транспортного сектору з урахуванням сучасних вимог екологічної безпеки;

4) посилення вимог до контролю за відповідністю рухомого складу та палива відповідно до встановлених екологічних норм;

5) стимулювання перевізників до використання транспортними засобами альтернативних видів палива.

5. Забезпечення безпеки перевезень на транспорті шляхом:

1) розробки й впровадження програм навчання та підвищення кваліфікації керівників підприємств транспорту, працівників органів державного управління транспортом;

2) посилення вимог до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників транспортного сектору;

3) визначення спеціального механізму допуску перевізників до провадження господарської діяльності на ринку послуг з перевезення пасажирів;

4) підвищення контролю за дотримання законодавства України працівниками транспортних підприємств;

5) посилення вимог та підвищення контролю до виконання положення щодо режиму праці та відпочинку водіїв транспортних засобів;

6) удосконалення системи технічного регулювання допуску до експлуатації транспортних засобів.

## ВИСНОВКИ

Таким чином, можемо стверджувати, що євроінтеграція для України є багатоаспектним процесом, який передбачає переш за все зміни та адаптацію транспортного сектора до європейських стандартів в середині країни. Запропонований комплексний підхід до євроінтеграційних процесів в транспортному секторі України сприятиме становленню та розвитку світового транспортного ринку, підвищенню конкурентоспроможності підприємств, безпеки, екологічності, якості та доступності транспортних послуг.

### Література:

1. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. — 2010. — № 4. — С. 179—189.

2. Димченко О.В. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні / О.В. Димченко, А.С. Круду // Комунальне господарство міст: наук.-техн. зб. Сер. Економічні науки. — Х.: ХНАМГ. — 2014. — Вип. 133. — С. 3—9.

3. Воронкова А.Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация: монография / А.Э. Воронкова; Восточноукр. Нац. ун-т. — Луганск: ВНУ, 2000. — 315 с.

4. Дикань В.Л. Розробка стратегії зовнішньоекономічної діяльності підприємства / В.Л. Дикань // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Даля. — Луганск: Вид-во СХУ ім. Даля, 2010. — № 11(153). Ч.2. — С. 29—32.

5. Гончаренко Н.І. Інтеграційний вектор України: гравітаційна модель зовнішньої торгівлі країн Європейського Союзу та України / Н.І. Гончаренко // Актуальні проблеми економіки. — 2008. — № 1. — С. 78—84.

6. Шнирков О. Створення поглибленої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС: передумови та наслідки / О. Шнирков, А. Копистира // Міжнародний огляд. — 2008. — № 1. — С. 3—14.

7. Жаліло Я.А. Євроінтеграційні перспективи України: від декларацій — до дій / Я.А. Жаліло // Стратегічні пріоритети. — 2009. — № 3 (12) — С. 129—135.

8. Всеукраїнська транспортна газета "Магістраль" Міністр інфраструктури України Володимир Козак: "Євроінтеграційний рух України продовжуватиметься" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/ministr-infrastrukturi-ukraini-volodimir-kozak-evrointegracijnij-ruh-ukraini-prodovzhuvatimetsja.html>

9. Інформаційний бюлетень з євроінтеграційних питань / Кабінет Міністрів України. — 2013. — № 8 (жовтень). — 49 с.

10. Стрілець А. І. Євроінтеграція як стратегічний напрямок розвитку залізничного транспорту України / А. І. Стрілець, А. Ю. Реброва // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. — 2013. — Вип. 26. — С. 128—133.

### References:

1. Amosha, O.I. and Filippova, O.S. (2010), "European experience effective functioning of urban passenger transport", *Ekonomika budivnytstva i miskoho hospodarstva*, vol. 4, pp. 179—189.

2. Dymchenko, O.V. and Krudu, A.S. (2014), "Justification development trends of urban electric transport in the context of European integration processes in Ukraine", *Komunalne hospodarstvo mist*, vol. 133, pp. 3—9

3. Voronkova, A. Je. (2000), *Strategicheskoe upravlenie konkurentosposobnym potencialom predpriyatija: diagnostika i organizacija* [Strategic management of competitive potential of the enterprise: diagnosis and organization], *Vostochnoukr. Nac. un-t., Lugansk, Ukraine*.

4. Dykan, V. L. (2010), "Strategy development international business", *Visnyk Skhidnoukrains'koho natsional'noho universytetu im. Dalia*, vol. 11, no. 153, pp. 29—32.

5. Honcharenko, N. I. (2008), "Integration vector Ukraine: a gravity model of foreign trade of the European Union and Ukraine", *Aktual'ni problemy ekonomiky*, vol. 1, pp. 78—84.

6. Shnyrkov, O. and Kopystyra, A. (2008), "Creation of a free trade area between Ukraine and the EU: prerequisites and consequences", *Mizhnarodnyj ohliad*, vol. 1, pp. 3—14.

7. Zhalilo, Ya.A. (2009), "European prospect for Ukraine from declarations — for action", *Stratehichni priorytety*, vol. 3, no. 12, pp. 129—135.

8. Ukrainian transport newspaper "Highway", "Minister of Infrastructure of Ukraine Volodymyr Kozak: "European integration movement of Ukraine continues" available at: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/ministr-infrastrukturi-ukraini-volodimir-kozak-evrointegracijnij-ruh-ukraini-prodovzhuvatimetsja.html> (Accessed 10 December 2014).

9. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), "Informative bulletin european integration affairs" vol. 8, p. 49.

10. Strilets', A. I. and Rebrova, A. Yu. (2013), "European integration as the strategic direction of railway transport of Ukraine", *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu*, vol. 26, pp. 128—133.

*Стаття надійшла до редакції 10.01.2015 р.*