

*I.I. ЖЕБЕЛЕВ***ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ: МОДЕЛІ ТА ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ**

У статті опрацьовано теоретичні засади формування та реалізації державної транспортної політики ЄС та запропоновано шляхи імплементації кращого зарубіжного досвіду в умовах повоєнної України. Обґрунтовано існування чіткого розуміння в розвинених державах світу стратегічної ролі транспортної галузі у забезпеченні реального суверенітету країни. Визначено ключові завдання транспортної політики Європейської економічної спільноти, зокрема, розширення взаємозв'язку мультимодальних транс'європейських та регіональних транспортних мереж, декарбонізація та цифровізація транспортних послуг і інфраструктури. Доведено, що пришвидшення входження України до ЄС передбачає у публічно-управлінському плані – узгодження українського та європейського законодавства шляхом імплементації нормативно-правових документів ЄС, реформування української державної транспортної політики відповідно до стандартів ЄС.

Ключові слова: публічне врядування, транспорт, транспортна інфраструктура, державна транспортна політика, Європейський Союз.

*I.I. ZHEBELEV***STATE TRANSPORT POLICY OF THE EUROPEAN UNION: MODELS AND EXPERIENCE FOR UKRAINE**

The article elaborates the theoretical foundations of the formation and implementation of the state transport policy of the EU and suggests ways of implementing the best foreign experience in the conditions of post-war Ukraine. The existence of a clear understanding in the developed countries of the world of the strategic role of the transport industry in ensuring the real sovereignty of the country is substantiated. The key tasks of the transport policy of the European Economic Community are defined, in particular, the expansion of interconnection of multimodal trans-European and regional transport networks, decarbonization and digitalization of transport services and infrastructure. It has been proven that speeding up Ukraine's accession to the EU requires, in terms of public management, the harmonization of Ukrainian and European legislation through the implementation of EU regulatory documents, reforming Ukrainian state transport policy in accordance with EU standards.

Key words: public governance, transport, transport infrastructure, state transport policy, European Union.

Постановка проблеми. Державна транспортна політика в сучасних умовах розвитку визнається важливою складовою інфраструктурної бази й базується на тому, що транспортна галузь є ключовим інфраструктурним елементом, матричним скелетом економіки будь-якої країни, зокрема, Європейського Союзу. Відповідно до численних досліджень, саме ефективність функціонування транспортної галузі в країнах ЄС є ключовим чинником, що визначає результативність публічного управління на рівні європейської спільноти, а також масштаби потенційних переваг від існування єдиного європейського ринку, що вирішальним чином впливає на конкурентоспроможність економіки ЄС на глобальному рівні.

У цьому контексті, закономірно, що саме транспортна політика визнається одним зі «стовпів» ключових політик ЄС від самого початку існування європейської спільноти і до сьогодні» [9, с. 26]. Адже це саме транспортна галузь стала фундаментом для процесу європейської інтеграції, що розпочався у 1950-х роках, коли взаємопов'язані та стабільні транспортні мережі створили необхідні передумови для формування єдиного європейського ринку, забезпечуючи його належне функціонування. У рамках спільної транспортної політики ЄС було

інтегровано локальні транспортні ринки, що сприяло утворенню єдиної мережі транс'європейських транспортних шляхів – зони 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.

Слід враховувати, що євроатлантичний стратегічний курс подальшого розвитку України передбачає всебічну інтеграцію в загальносвітовий та європейський економічний простір, отже, в подальшому стратегічному розвитку транспортної галузі України, насамперед, необхідно враховувати ключові тенденції, які вже чітко простежуються у світових транспортних процесах, міжнародних відносинах та логістичних системах; по-друге, вибудовувати транспортну інфраструктуру країни таким чином, щоб її стан у повоєнний період максимально задовольняв необхідний ступінь обороноздатності та економічної безпеки країни та відповідав стандартам та тенденціям розвитку міжнародних і міжрегіональних транспортних коридорів з урахуванням майбутнього зростання транспортних потоків; по-третє, враховувати кращій

європейський і світовий досвід розбудови системи транспортної інфраструктури і комунікації – цілісного транспортного комплексу держави. У цьому плані В. Ровенська та А. Красножон наголошують, що «нарошення 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 переклад на 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» [6, с. 50].

Зазначене обумовлює актуальність наукового розкриття проблематики формування та реалізації державної транспортної політики Європейського Союзу та виокремлення шляхів імплементації кращого зарубіжного досвіду в умовах повоєнної України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Стан і проблеми публічного управління та регулювання у сфері транспортного забезпечення, а також державної транспортної політики, є предметом активного дослідження багатьох вітчизняних науковців, фахівців і експертів у цій галузі. Зокрема, за даними пошукового сервісу Національної бібліотеки України ім. Володимира Вернадського, за ключовими словами «управління транспортом» представлено понад 600 посилань на наукові статті, 2400 посилань на реферативну базу даних і 450 книжкових видань. За ключовими словами «транспортна інфраструктура» кількість посилань становить 300 на наукові статті, близько 700 на реферативну базу даних та 60 на книжкові видання. Зокрема, плідно працюють в дискурсивному просторі проблематики державної транспортної політики такі вітчизняні й зарубіжні дослідники, як В. Задоя та Є. Притика [1], В. Ковальов [2], Ю. Крихтіна [3], Т. Логвинюк [4], С. Машканцева [5], В. Ровенська та Г. Красножон [6], Д. Баністер [7], С. Шунц [10]. Публікації зазначених науковців є основною джерельною базою даного дослідження.

Проте, попри значний масив публікацій, дотичних різних міжнародних та вітчизняних аспектів державного управління в галузі транспортного забезпечення та державної транспортної політики; нормативно-правового регулювання відносин в сфері транспорту; економічного, логістичного, інноваційного підходів та стратегічних перспектив функціонування й розвитку транспортної інфраструктури та транспортних підприємств країни, все ще видається недостатньо.

Мета статті – опрацювати теоретичні й методичні засади формування та реалізації державної транспортної політики розвинених країн та виокремити шляхи імплементації кращого зарубіжного досвіду в умовах повоєнної України.

Виклад основного матеріалу. Державну транспортну політику розвинених країн, насамперед,

Європейського Союзу 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» [5, с. 43]. 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» [1, с. 126].

Головною метою спільної 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» [11].

Необхідно підкреслити, що в розвинених державах світу існує чітке розуміння стратегічної ролі транспортної галузі у забезпеченні реального суверенітету країни, оскільки рівень розвитку транспортної галузі має вирішальний вплив на сталий розвиток усієї економіки та є «однією з 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» [4, с. 149].

Стратегічною метою спільної транспортної політики Європейського Союзу стало створення єдиного транспортного ринку шляхом поступового усунення бар'єрів, які виникли внаслідок суперечливих інтересів окремих держав-членів, зумовлених їхнім географічним розташуванням, розмірами територій, історично сформованою транспортною інфраструктурою, а також особливостями фіскальних, соціальних та організаційних механізмів у сфері транспорту. Для досягнення зазначеної стратегічної 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 ЄС (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 [8].

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)» [2, с. 7].

На сучасному етапі реалізації європейської транспортної політики Європейська Комісія спрямовує зусилля на більш ефективне реагування на виклики, з якими стикається Європейський Союз у процесі модернізації європейської мережі мобільності. Це охоплює як розширення взаємозв'язку мультимодальних транс'європейських та регіональних транспортних мереж, так і декарбонізацію та цифровізацію транспортних послуг і інфраструктури, зокрема, очікується, що подальший розвиток транспортної мережі, особливо міжнародних транспортних коридорів, сприятиме збільшенню ВВП ЄС на 467 мільярдів євро та створенню 840 000 нових робочих місць. Для досягнення цих амбітних цілей пропонуються нові європейські транспортні коридори, які переорієнтують географічне охоплення та покращать взаємозв'язок основних мережевих коридорів у Західній, Центральній-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 інфраструктури альтернативних видів палива вздовж доріг, а також у портах та аеропортах [10, с. 347-348].

Усе це разом із закріпленням в Європі «Зеленим курсом» (який, зокрема, в транспортній сфері передбачає повне усунення з європейських доріг дизельного транспорту та збільшення кількості електромобілів і автомобілів з низьким рівнем викидів у Європі у 2025 р. до 13 мільйонів та розгортання мережі зарядних станцій загальною чисельністю до одного мільйону), наразі, за твердженням Д. Баністера, «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» [7, с. 566].

За останнє десятиліття у процесі реалізації спільної транспортної політики Євросоюзу спільними зусиллями країн-членів, наддержавних інституцій ЄС та міжнародних фахових, експертних, наукових громадських організацій було досягнуто низку 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. На нашу думку, зазначені форми й методи формування та реалізації державної транспортної політики розвинених країн мають 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. Проведене дослідження дозволяє дійти висновку, що у контексті поступової інтеграції України до європейського суспільно-політичного та економічного простору як ключового елементу повоєнної відбудови та подальшого членства в Європейському Союзі, 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.

У 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» [1, с. 93].

Таким чином, прискорення процесу інтеграції України до Європейського Союзу вимагає, 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, в 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.

Список джерел інформації

1. Задоя В.О., Притика Є.В. (2024). Організаційно-економічні аспекти повосенного відновлення і розбудови транспортної інфраструктури України. *Агросвіт*. № 5. С. 123–129.
2. Ковальов В.Г. (2011). *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. Івано-Франківськ. 20 с.
3. Крихтіна Ю.О. (2021). Проблеми та суперечності державної політики розвитку транспортної галузі України. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. Вип. 1. С. 86–94.
4. Логвинюк Т.В. (2019). Еволюція транспортної інфраструктури та її вплив на розвиток сучасного світу. *Наукові записки з української історії*. Вип. 45. С. 144–149.
5. Машканцева С.О. (2020). Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. *Бізнес-навігатор*. Вип. 2. С. 41–45.
6. Ровенська В., Красножон Г. (2017). Проблеми сталого розвитку підприємств галузі автомобільного транспорту. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. Вип. 16. С. 45–53.
7. Banister D. (2019). The climate crisis and transport. *Transport Reviews*. Vol. 39 Issue 5. s. 565-568. DOI <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1637113>.
8. *EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses*. EuTravel project. Retrieved from http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf
9. Humphreys M. (2012). *Sustainability in European Transport Policy*. New York : Routledge, 216 p.
10. Schunz S. (2019). The European Union's environmental foreign policy: from planning to a strategy? *International politics*.

(The Hague, Netherlands). Vol. 56(3). P. 339-358. DOI <https://doi.org/10.1057/s41311-017-0130-0>

11. *White Paper: European transport policy for 2010: time to decide*. European Commission, 2001. Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

References (transliterated)

1. Zadoia V.O., Prytyka Ye.V. (2024). Orhanizatsiino-ekonomichni aspekty povoiennoho vidnovlennia i rozbudovy transportnoi infrastruktury Ukrainy. *Ahrosvit*. № 5. S. 123–129.
2. Kovalov V.H. (2011). *Mekhanizmy derzhavnogo upravlinnia zabezpechenniam transportnoi bezpeky Ukrainy*: avtoref. dys. ... kand. nauk z derzh. upr. : 25.00.02; Ivano-Frankiv. nats. tekhn. un-t nafty i hazu. Ivano-Frankivsk. 20 s.
3. Krykhtina Yu.O. (2021). Problemy ta superechnosti derzhavnoi polityky rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy. *Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy. Serii : Derzhavne upravlinnia*. Vyp. 1. S. 86–94.
4. Lohvyniuk T.V. (2019). *Evoliutsiia transportnoi infrastruktury ta yii vplyv na rozvytok suchasnoho svitu*. *Naukovi zapysky z ukrainsoi istorii*. Vyp. 45. S. 144–149.
5. Mashkantseva S.O. (2020). *Naukovi zasady instytutsiinoho rehuliuвання rozvytku transportnoi haluzi rehionu*. *Biznes-navihator*. Vyp. 2. S. 41–45.
6. Rovenska V., Krasnozhon H. (2017). *Problemy staloho rozvytku pidpriemstv haluzi avtomobilnoho transportu. Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti*. Vyp. 16. S. 45–53.
7. Banister D. (2019). The climate crisis and transport. *Transport Reviews*. Vol. 39 Issue 5. s. 565-568. DOI <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1637113>.
8. *EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses*. EuTravel project. Retrieved from http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf
9. Humphreys M. (2012). *Sustainability in European Transport Policy*. New York : Routledge, 216 p.
10. Schunz S. (2019). The European Union's environmental foreign policy: from planning to a strategy? *International politics*.
11. *White Paper: European transport policy for 2010: time to decide*. European Commission, 2001. Retrieved from https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

Надійшла (received) 09.10.2024

Відомості про авторів / About the Authors

Жеблев Ігор Іванович (Zhebelev Igor) – Національний авіаційний університет, аспірант кафедри публічного управління та адміністрування, начальник Служби автомобільних доріг у Вінницькій області, м. Вінниця, Україна; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5467-1163>.