

Слободянюк Руслан Юрійович

Київський національний університет технологій та дизайну (м. Київ)

Науковий керівник – к.е.н., доц. Будякова О.Ю.

ТРАНСФОРМАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ, ЗЕЛЕНОГО ТА ЦИФРОВОГО ПЕРЕХОДУ

Упродовж останніх десятиліть глобалізація стала основним рушієм розвитку суспільних відносин, що, своєю чергою, спричинило інтеграцію як міжнародних, так і місцевих транспортних систем. Сучасні світові тенденції в умовах євроінтеграції вимагають трансформації транспортної системи України, здійснення термінових реформ та впровадження додаткових механізмів для її модернізації та розвитку. Реалізація цих завдань неможлива без державного регулювання та вдосконалення нормативно-правової бази.

Європейська інтеграція є одним із ключових пріоритетів державної політики України. У цьому контексті країна зобов'язалася здійснити необхідні заходи для модернізації транспортної системи, що передбачає підписання та ратифікацію відповідних міжнародних угод та конвенцій, а також гармонізацію національних норм та стандартів транспортної сфери з вимогами європейського законодавства (*acquis communautaire*).

Транспорт є специфічною комунікаційною та інфраструктурною галуззю матеріального виробництва й сфери обслуговування, що забезпечує потреби економіки та населення у всіх видах перевезень. Він слугує матеріальною основою для розвитку виробничо-технологічних зв'язків як усередині країни, так і на міжнародному рівні. Основними його функціями є транспортування сировини, напівфабрикатів, матеріалів, готової продукції до споживачів, а також перевезення пасажирів.

Транспорт відіграє ключову роль у ринковій інфраструктурі, створюючи умови для формування загальнодержавного та регіональних ринків. Він також має значний вплив на розв'язання соціально-економічних питань. Рівень розвитку транспортної системи є важливим критерієм освоєння території, сприяє залученню населення і виробничих потужностей, а також стимулює інтеграційні процеси.

Ключовим документом Європейського Союзу в транспортній сфері є «Біла

книга», ухвалена Єврокомісією у 2011 році під назвою «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору» (COM, 2011). У цьому документі передбачено 40 ініціатив, спрямованих на впровадження принципів «користувач платить» та «забруднювач платить», скорочення залежності від імпортованих нафтопродуктів, зменшення викидів вуглецю в транспортному секторі на 60% до 2050 року та досягнення нульового рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Особливу увагу в «Білій книзі» приділено міському транспорту. Через високий рівень забруднення в містах наголошено на необхідності переходу на екологічно чисті види транспорту. Рекомендується активніше використовувати громадський транспорт та велосипеди. Також зазначено, що поступове вилучення з міських зон автомобілів, які працюють на викопному паливі, стане вагомим кроком у зменшенні залежності від нафтопродуктів, скороченні викидів парникових викидів, а також покращенні якості повітря та зниженні рівня шумового забруднення (COM, 2011).

У 2020 році Європейська Комісія затвердила Європейську зелену угоду – стратегічний план, згідно з яким до 2050 року Європа має стати першою вуглецевонеutralною частиною світу. Один із ключових напрямів цієї угоди стосується мобільності транспортного сектору, зокрема, передбачається скорочення викидів парникових газів у транспортній сфері на 90% до 2050 року.

Європейська Комісія представила також «Стратегію стійкої та розумної мобільності» (COM, 2020) разом із Планом дій із 82 ініціатив, які будуть реалізовуватись протягом наступних чотирьох років. Ця стратегія закладає основу для того, як транспортна система ЄС може досягти зеленої та цифрової трансформації та стати більш стійкою до майбутніх криз. Як зазначено в Європейській зеленій угоді, результатом буде скорочення викидів на 90% до 2050 року за рахунок розумної, конкурентоспроможної, безпечної, доступної та доступної транспортної системи (COM, 2020).

Забруднення від транспорту має значно зменшитися за рахунок розвитку альтернативних видів транспорту, як пасажирського, так і вантажного (Зелена трансформація, 2024, 69).

Україна також впроваджує відповідні екологічні стандарти у транспортному

секторі. Зокрема, екологічні норми ЄВРО-1 – ЄВРО-6 регламентують допустимий рівень викидів шкідливих речовин у вихлопних газах. Відповідно до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» (Закон України, 2005), із 2016 року для нових імпортованих автомобілів діє стандарт ЄВРО-5, тоді як уживані транспортні засоби, що ввозяться в Україну, повинні відповідати вимогам стандарту ЄВРО-2.

У процесі реформування транспортної системи України в межах євроінтеграції пріоритетним завданням стає розвиток транспортної інфраструктури шляхом покращення якості наданих послуг та забезпечення доступності транспортних мереж. Водночас основною перешкодою для її розвитку, на думку багатьох експертів, залишається недостатній рівень інвестицій, необхідних для відновлення та модернізації транспортних об'єктів відповідно до міжнародних та європейських стандартів.

Ключовим чинником підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури має стати удосконалення законодавчої бази щодо інвестицій із посиленням механізмів залучення іноземного капіталу.

Важливим кроком на шляху інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС стало підписання у 2021 році Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. Цей документ передбачає гармонізацію українського законодавства із європейськими стандартами в галузі безпеки польотів, організації повітряного руху та авіап перевезень. Проте через військові дії та закриття повітряного простору реалізація всіх положень Угоди наразі ускладнена. Водночас українські авіакомпанії в умовах війни отримали можливість розміщувати свій флот у європейських країнах, що дозволяє їм зберігати операційну діяльність (Трипольська, 2020).

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, затвердженою 27 грудня 2024 р. (Національна транспортна стратегія України, 2024) зазначено, що галузь транспорту в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки у перевезеннях за обсягом, але не за якістю. До того ж сучасний стан галузі транспорту не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України, в тому числі є нагальна потреба приведення законодавства України у відповідність з вимогами *acquis* ЄС,

впровадження міжнародних стандартів та їх дотримання, забезпечення повноцінного виконання взятих Україною міжнародних зобов'язань та інтеграції національної транспортної мережі до транс'європейської транспортної мережі (TransEuropean Transport Network, TEN-T). Національна транспортна політика також потребує гармонізації з пріоритетами відповідних політик ЄС, зокрема цілями Європейського зеленого курсу в секторі транспорту і мобільності. Зазначене вимагає наявності достатніх організаційних, кадрових та матеріальних ресурсів і належного правового регулювання (Національна транспортна стратегія України, 2024).

«Як кандидат на членство в ЄС, з огляду на курс Європи до кліматичної нейтральності, Україна прагне забезпечити стійку та “зелену” систему мобільності та транспорту...» (Національна транспортна стратегія України, 2024).

В контексті євроінтеграції перед Україною у сфері транспортної інфраструктури стоять ключові виклики:

- недостатність інвестицій (головна проблема);
- напрями модернізації (покращення якості послуг, доступність мереж);
- законодавчі ініціативи (гармонізація з європейськими стандартами);
- спільний авіаційний простір (Угода з ЄС, її реалізація);
- вплив війни (закриття повітряного простору, перенесення флоту авіакомпаній).

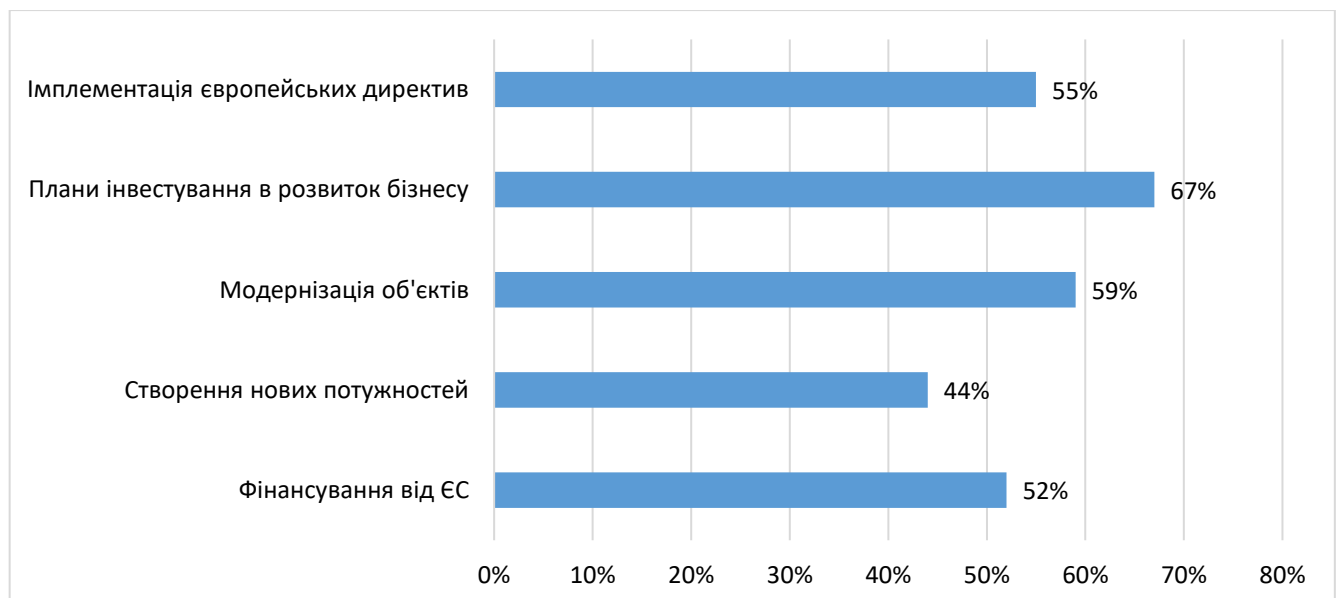


Рис. 1. Основні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України в контексті євроінтеграції за період 2023 – 1 квартал 2025 рр.

Джерело: наведено автором на основі (Logist.today, 2025)

Таким чином, гармонізація транспортного законодавства України зі стандартами Європейського Союзу вимагає всебічного та системного підходу. Ключові напрями його оновлення та адаптації включають: розробку нових нормативних актів та вдосконалення правової бази відповідно до вимог директив ЄС у транспортній сфері; активну участь України в європейських транспортних організаціях, а також приєднання до міжнародних конвенцій, протоколів та договорів; виконання резолюцій та рекомендацій цих організацій; підготовку та укладення двосторонніх міжурядових угод з європейськими державами у сфері транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. COM(2011) 144 final. White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>
2. Зелена трансформація та стала біоекономіка: моногр.; за наук. ред. А.А. Олешко, О.Ю. Будякової. Київ: КНУТД, 2024. 496 с.
3. COM(2020) 789 final. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-mobility-transport-achievements-2019-2024/sustainable-smart-mobility_en
4. Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів: Закон України від 06 лип. 2005 р. № 2739-IV (в редакції від 17.12.2024 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text>
5. Трипольська Г. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС. Київ, 2020. 39 с. URL: https://ua.boell.org/sites/default/files/2021-02/Doslidzhennia_transport_23.02_v.2.pdf
6. НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ на період до 2030 року. URL: https://fileview.ukr.net/?url=https%3A%2F%2Fmail.ukr.net%2Fapi%2Fpublic%2Ffile_view%2Flist%3Ftoken%3Dbc-CvH5ftf2WSgV31cPfrh1FZHvq4b9yjDiY0LAe4CrmTIVP7dqx17cxbIF1FuiqRue_mn4cdo3Bl0afU6sMix4Rf5L19GlBBU%3ANLUpV38qCD07eCrG%26r%3D1744098921254&default_mode=view&lang=ru&mlid=0#start=0
7. Logist.today. URL: https://logist.today/dnevnik_logista-uk/2024-11-30/67-transportnyh-kompanij-planiruyut-investirovat-v-razvitie-biznesa-2/?