

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА БІЗНЕС-АНАЛІТИКИ ТА ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики
та цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
“ _____ ” _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
ЗІ СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»

Тема: «Європейська інтеграція авіаційної галузі України»

Виконавець: РІЙ Діана

Керівник: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Консультанти з розділів:

Розділ 1: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Розділ 2: к.е.н., доцент КРАВЧУК Наталія

Нормоконтролер із ЄСКД (ЄСПД):

старший викладач ДИЯК Юлія

КИЇВ 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра бізнес-аналітики та цифрової економіки
Спеціальність: 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма: «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри бізнес-аналітики та
цифрової економіки

_____ Наталія КАСЬЯНОВА
« ____ » _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

Студента: РІЙ Діана

Тема роботи «Європейська інтеграція авіаційної галузі України»
затверджена наказом ректора № 1085/ст від 07.07.2023 р.

1. Термін здачі студентом закінченої роботи на кафедру: 22.12.2023 р.
2. Вихідні дані роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела.
3. Зміст дослідження: Вступ. Економічна інтеграція: сутність та форми. Особливості розвитку авіаційної галузі України в умовах глобалізації. Європейська інтеграція авіаційної галузі України. Висновки.
4. Перелік обов'язкових демонстраційних матеріалів: 17 слайдів.

6. Календарний план-графік

| № пор. | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Термін виконання | Позначки керівника про виконання завдань |
|--------|--|-------------------------|--|
| 1. | Отримання завдання на кваліфікаційну роботу | 02.10.2023 | <i>виконано</i> |
| 2. | Огляд літератури за темою | 03.10.2023 – 15.10.2023 | <i>виконано</i> |
| 3. | Написання розділу «Економічна інтеграція: сутність та форми» | 16.10.2023 – 29.10.2023 | <i>виконано</i> |
| 4. | Написання розділу «Особливості розвитку авіаційної галузі України в умовах глобалізації» | 30.10.2023 – 12.11.2023 | <i>виконано</i> |
| | Написання розділу «Європейська інтеграція авіаційної галузі України» | 13.11.2023 – 26.11.2023 | <i>виконано</i> |
| 5. | Аналіз отриманих результатів | 27.11.2023 – 10.12.2023 | <i>виконано</i> |
| 6. | Розробка слайдів та написання доповіді | 11.12.2023 - 13.12.2023 | <i>виконано</i> |
| 7. | Корегування роботи за результатами попереднього захисту | 14.12.2023 – 17.12.2023 | <i>виконано</i> |
| 8. | Остаточне оформлення кваліфікаційної роботи та слайдів | 18.12.2023 - 19.12.2023 | <i>виконано</i> |
| 9. | Підписання відгуку та рецензії | 20.12.2023 – 21.12.2023 | <i>виконано</i> |
| 10. | Захист кваліфікаційної роботи у ДЕК | 27.12.2023 | <i>виконано</i> |

7. Дата видачі завдання: 02.10.2023 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

Наталія КРАВЧУК

Завдання прийняла до виконання

Діана РІЙ

РЕФЕРАТ

РІЙ Діана. Європейська інтеграція авіаційної галузі України. – Кваліфікаційна робота зі спеціальності 051 «Економіка», ОПП «Міжнародна економіка». Національний авіаційний університет Міністерства освіти і науки України, м. Київ, 2023.

Кваліфікаційна робота містить 120 сторінок, 4 таблиці, 11 рисунків, список використаних джерел з 100 найменувань.

Об'єктом дослідження є процес формування та реалізації заходів розвитку авіаційної галузі України.

Предметом дослідження виступає є вдосконалення діяльності авіаційної галузі України та інтеграції її в загальноєвропейську систему.

Метою кваліфікаційної роботи є розкриття теоретико-методичних основ, методичних підходів та практичних рекомендацій щодо напрямків розвитку авіаційної галузі України у контексті інтеграції до повітряного простору Європи та приєднання до її мережі.

При написанні роботи використовувалися методи дослідження: системний підхід, також загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

***Ключові слова:** транспортна галузь України, інтеграція, авіаційний транспорт, обсяг перевезень, конкурентоспроможність*

ABSTRACT

RIY Diana. « **European integration of the aviation industry of Ukraine** » - Qualification work in the specialty 051 «Economics», EPP «International Economics». National Aviation University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2023.

The qualification work contains 120 pages, 4 tables, 11 figures, a list of references of 100 titles.

The object of the study is the process of formation and implementation of measures for the development of the aviation industry of Ukraine.

The subject of the research is the improvement of the aviation industry of Ukraine and its integration into the pan-European system.

The purpose of the qualification work is to reveal the theoretical and methodological foundations, methodological approaches and practical recommendations regarding the directions of development of the aviation industry of Ukraine in the context of integration into the European airspace and joining its network.

When writing the work, research methods were used: a systematic approach, as well as general scientific and special economic methods: historical-logical and comparative analysis, statistical observation, grapho-analytical methods.

Keywords: *transport industry of Ukraine, integration, air transport, volume of transportation, competitiveness*

ЗМІСТ

| | |
|---|-----|
| ВСТУП | 7 |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ВПЛИВУ ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ НА РИНКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ | 9 |
| 1.1. Поняття, передумови та цілі економічної інтеграції | 9 |
| 1.2. Форми та етапи економічної інтеграції | 18 |
| 1.3. Концептуальні засади інтеграції Європейського союзу, структура, сучасні проблеми | 27 |
| Висновок до першого розділу..... | 37 |
| РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ | 39 |
| 2.1. Суть функціонування транспортної галузі України..... | 39 |
| 2.2. Аналіз поточного рівня розвитку української транспортної галузі | 51 |
| Висновок до другого розділу..... | 58 |
| РОЗДІЛ 3. ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ | 60 |
| 3.1. Тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації | 60 |
| 3.2. Перспективи розвитку авіаційної галузі України в співробітництві з Європейським союзом | 89 |
| 3.3. Інтеграція української авіаційної промисловості до європейської транспортної системи | 97 |
| Висновок до третього розділу..... | 106 |
| ВИСНОВКИ | 108 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 111 |

ВСТУП

Авіаційна галузь має значний вплив на розвиток економіки будь-якої країни, беручи участь у різних сферах життєдіяльності та економіки. Це охоплює такі аспекти, як перевезення пасажирів і вантажів, застосування в сільському господарстві, створення робочих місць в галузі та прилеглих галузях, розвиток технологій та створення передумов для інтеграції з іншими секторами. Глобалізація світової економіки та розвиток міжнародних зв'язків в Україні призводять до зростання попиту на ефективні перевезення вантажів та зручне транспортне сполучення, що, в свою чергу, стимулює розвиток авіаційного сектору. Україна виокремляється як одна з країн, що має повний цикл розробки і виробництва авіаційної техніки, і займає провідне місце в міжнародному ринку авіаперевезень. Українська авіабудівна галузь є важливим фактором для розвитку національної економіки, оскільки вона входить до сфери високих технологій і має потенціал для переходу до нового технологічного рівня, впливаючи значно на процес модернізації економіки в цілому. Тим часом залишається відкритим питання, як саме буде реалізована інтеграція авіаційної сфери України в транспортну інфраструктуру Європейського Союзу, що й стало центральним фокусом даної кваліфікаційної роботи.

Мета і завдання роботи. Основна мета цієї кваліфікаційної роботи полягає в аналізі та обґрунтуванні теоретичних аспектів, а також в розробці конкретних рекомендацій для визначення напрямків розвитку української авіаційної сфери, урахувавши процес інтеграції України у європейський повітряний простір та приєднання до авіаційної системи Європейського Союзу.

Завдання дослідження полягають в наступному:

– розглянути теоретичні основи економіки авіаційної галузі та її компонентів, провести аналіз, а також визначити унікальні риси та важливість цього сектору в рамках національної економічної системи;

- проаналізувати систему державної підтримки в авіаційній галузі, виокремивши основні компоненти та надаючи характеристику заходам, спрямованим на її стимулювання;
- дослідити динаміку світового ринку авіаційних перевезень та особливості розвитку авіаційної галузі в межах Європейського Союзу;
- оцінити переваги та недоліків особливостей розвитку авіаційної галузі в Україні;
- проаналізувати співробітництво України і ЄС в розвитку авіаційній галузі;
- оцінити перспективи розвитку та визначити напрями розвитку авіаційної галузі.

Об'єктом дослідження виступає авіаційна галузь України.

Предметом дослідження є система аналітичного інструментарію удосконалення діяльності авіаційної галузі України та інтеграції її в загальноєвропейську систему.

В процесі дослідження використовувалися як загальнонаукові методи пізнання (індукція і дедукція, аналіз і синтез) так і спеціальні (методи порівняльного, факторного, фінансового, економічного і графічного аналізу, методи стратегічного аналізу).

Для досягнення поставленої мети у роботі застосовано системний підхід, а під час вирішення окремих завдань використані загальнонаукові та спеціальні економічні методи: історично-логічного та порівняльного аналізу, статистичного спостереження, графоаналітичні методи.

Інформаційною базою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних дослідників з авіаційної галузі України, матеріали Держкомстату України, публікації міжнародних економічних організацій, асоціацій, рейтингових агентств, офіційні сайти Інтернету.

РОЗДІЛ 1

ЕКОНОМІЧНА ІНТЕГРАЦІЯ: СУТНІСТЬ ТА ФОРМИ

1.1. Поняття, передумови та цілі економічної інтеграції

З явищем економічної інтеграції держав, відносно нове явище, що виникло в середині 20-го століття, яку сприяла фрагментації співробітництва в рамках міжнародного права. Співпраця в економічній сфері, яка охоплює як міжнародні організації, так і інтеграційні об'єднання, відчула вплив глобалізації. Це явище визначається універсалізацією різних аспектів світового суспільства. Поглиблення міжнародного поділу праці та прагнення держав створити вигідні умови для розширення торгівлі визначають міжнародну економічну інтеграцію як характерне явище у світовому господарстві.

Інтегрований економічний союз характеризується створенням єдиного механізму регулювання економіки, тісною співпрацею в економічній сфері та проведенням узгодженої економічної політики між державами.

Професор В.М. Шумілов економічну інтеграцію визначає як процес взаємодії державних і приватних суб'єктів міжнародної економічної системи з метою розширення економічного простору, в якому можуть вільно функціонувати різні фактори виробництва - товари і послуги, фінанси, інвестиції та робоча сила [14].

Економісти Л.М. Максимова та І.Ю. Носкова визначають інтеграцію як міждержавну координацію економічної взаємозалежності, формування регіональних господарських комплексів з урахуванням потреб усього регіону, створення єдиного внутрішнього регіонального ринку та підвищення продуктивності праці і рівня життя в країнах, що інтегруються [14]. Слід зазначити, що інтеграція призводить до суттєвого зменшення чи ліквідації юридичних бар'єрів у контексті економічного співробітництва. У цьому ракурсі

економічна інтеграція сприяє гармонізації та узгодженню економічних інтересів країн-учасниць інтегрованого об'єднання, зближення національних економік і створення інституційної системи управління процесом зближення між державами в економічній сфері відповідно до норм міжнародного економічного права та міжнародного економічного законодавства.

Економічна інтеграція відбувається на двох рівнях. По-перше, через міжнародні економічні організації, по-друге, через регіональні інтеграційні об'єднання.

Інтеграційний процес поступово створює економічно і політично єдиний, інтегрований та інституційно-структурований простір між державами, які поступово стають самостійними суб'єктами міжнародних економічних відносин. Це дозволяє членам інтегрованого об'єднання підвищити ефективність своїх економік, оптимізувати використання національних ресурсів і збільшити темпи економічного розвитку.

Таким чином, міжнародна економічна інтеграція – це високорозвинений, ефективний і перспективний етап розвитку світового господарства, якісно новий і складний етап інтернаціоналізації господарських зв'язків, який передбачає створення особливої системи політичного, економічного і правового об'єднання на основі узгоджених норм і правил міжнародного права. Цей етап інтеграції передбачає не тільки зближення національних економік, а й правову допомогу для спільного вирішення економічних проблем.

Зокрема, економічна інтеграція може бути виражена наступним чином.

- співпраця між національними економіками різних країн та їх повне або часткове ототожнення;
- усунення бар'єрів для вільного руху капіталу, товарів, робочої сили і послуг між країнами;
- формування єдиного простору для обміну товарами, послугами, капіталом і працею між учасниками спільного ринку;

- ліквідацію різниць у правовому, організаційному та фінансовому рівнях між підприємствами різних країн;

- ліквідацію будь-яких обмежень чи перешкод, які можуть впливати на рівноправну участь іноземних партнерів в економічних відносинах.

Еволюція міжнародної економічної інтеграції ґрунтується на економічній взаємодії між країнами, що спершу обмежувалася розподілом товарів і проявлялася головним чином у формі міжнародної торгівлі. На рівні міжнародного економічного співробітництва встановлюються тісні та стійкі економічні відносини між країнами, що розширюють процеси відтворення поза межами їх національних кордонів.

Міжнародна економічна інтеграція як новий етап міжнародного економічного співробітництва характеризується такими ознаками

- переплетенням і тісними зв'язками виробничих процесів країн і зумовленими цим змінами у структурі економіки країн-учасниць інтеграційного об'єднання;

- створення єдиного ринку в товарній, інвестиційній та інших галузях, формування спільних механізмів у фінансовій сфері та створення спільного економічного простору мають на меті об'єднати ринкові та економічні аспекти;

- формування міждержавних інституційних структур та часткове делегування повноважень держав-членів, створення спеціальних механізмів для регулювання економічних зв'язків між країнами;

- гармонізація національних законодавств (зокрема, в економічній сфері) та створення спільного правового простору;

- гармонізація внутрішньої економічної та соціальної політики й вироблення спільного підходу до відносин з країнами, що не є членами інтеграційного об'єднання;

- встановлення обмежень у торговельно-економічних, адміністративних, технічних та інших сферах щодо третіх країн.

Слід зазначити, що рівень цих ознак є різним для різних інтеграційних об'єднань, що існують у світі. Відмінності у формах економічного співробітництва та економічної інтеграції між державами знаходять своє відображення у змісті міжнародних угод. Угоди про міжнародне економічне співробітництво покликані регулювати не лише міждержавні відносини, але й зовнішньоекономічну діяльність членів інтеграційного об'єднання.

Угоди щодо економічної інтеграції регулюють міжнародні економічні відносини за допомогою спеціального інституційного механізму - економічного інтеграційного союзу, який зазвичай функціонує як установчий акт для відповідного союзу. Міжнародні економічні організації, подібно до інших міжнародних організацій, функціонують відповідно до положень своїх статутів.

Процес економічної інтеграції розгортається у двох ключових напрямках. З одного боку, це глобалізація, що об'єднує велику кількість країн. З іншого боку, регіоналізація, яка стосується конкретних груп країн, розташованих в основному в одному географічному регіоні.

На відміну від інтеграції, глобалізація - це процес створення цілісної системи відносин між учасниками світової економіки. Вона відображає поглиблення міжнародного поділу праці та розвиток кооперації і призводить до посилення взаємозв'язку та взаємозалежності національних економік. Різні аспекти міжнародних економічних відносин, такі як глобальна торгівля, зовнішній економічний оборот і переміщення міжнародних факторів виробництва, є проявами глобалізації.

Хоча глобалізація має довгу історію, економісти розглядають її як явище 20-го століття та вважають що, лише наприкінці 20 століття стало очевидним протиріччя між глобальним виміром проблем, що стоять перед людством, і обмеженістю засобів і методів, якими володіють країни і держави для їх вирішення. Незважаючи на це, форма існування національних держав поступово втрачає свою автономію, і це вимагає від країн участь у глобальних процесах у різних аспектах суспільства. Деякі автори, зокрема В.Б. Квардін, асоціюють

глобалізацію із формуванням світового людського співтовариства, тоді як інші розглядають її як процес, який досяг тієї точки, коли слід розглядати можливість створення єдиного глобального правового простору та глобальної економічної та політичної структури управління [14]. Дж. Стігліц, наприклад, вважає, що глобальні процеси одночасно створюють зв'язки і розриви як всередині країн, так і між ними, що призводить до суперечливих результатів [14]. Він стверджує, що глобальні процеси не створюють великих, єдиних економічних і політичних систем, а навпаки, розділяють, поляризують і відокремлюють цілі континенти [14]. Це пов'язано з проблемами у здатності керувати соціальними процесами, такими як глобалізація. Тому економісти стверджують, що потрібен якийсь наднаціональний механізм або світовий уряд для управління такими процесами.

Глобалізація є багатогранним процесом, і має такі складові - відсталість, бідність, тероризм, нестача продовольства, деградація навколишнього середовища, епідемії, неформальна економіка і т.д. - то необхідна система, яка зможе ними управляти. Добре відомі інституції, створені для управління під впливом процесу глобалізації, включають ООН, Бреттон-Вудські інституції, що займаються глобальними фінансовими питаннями, «Велику вісімку», а віднедавна і «Велику двадцятку». Однак ці нові інституції не мають достатньої правосуб'єктності, щоб ухвалювати обов'язкові для своїх членів рішення.

На думку німецького вченого К. Зегберса, відповідь на це питання полягає в наступному: «Взаємодія, взаємопроникнення і взаємозалежність між державами стали настільки інтенсивними і органічними, що звичний світ, який виник після підписання Вестфальського миру в 1648 році, в якому держави відігравали важливу роль, відходить у минуле» [14]. Відповідь автора полягає в тому, що світ минулого – це світ минулого. При цьому автор не називає жодної структури, яка прийшла б на зміну державам чи федераціям [14].

Слід підкреслити, що різні економісти мають різні погляди на глобалізацію та її вплив на економічні процеси. Наприклад, доктор Дж. Бхакваті у своєму дослідженні розглядає економічні елементи глобалізації і визначає глобалізацію

як інтеграцію національних економічних систем у світову економіку, яка відбувається через іноземні інвестиції, інтернаціоналізацію торгівлі, переміщення трудових ресурсів (міграцію) та поширення нових технологій [14].

Аналізуючи питання глобальної інтеграції, професор Т. Палмер зазначає, що глобалізація – це процес, поєднання економічних, технологічних, соціокультурних і політичних сил, в якому всі держави інтегруються в єдине співтовариство для спільних дій [14].

Таким чином, глобалізація економік різних країн призвела до необхідності розробки та вдосконалення систем регулювання цих процесів на міжнародному рівні з метою задоволення потреб країн, що розвиваються.

Безумовно, позитивним аспектом глобалізації економічних процесів є можливість одних держав користуватися досвідом інших як на глобальному, так і на регіональному рівні, зберігаючи при цьому унікальність національних правових систем і примат національних інтересів. До негативного впливу глобалізації можна віднести по-перше, її вплив на політику, за допомогою якої країни, що розвиваються, намагаються відокремитися від цих процесів і створити структури з мінімальним впливом на їхню незалежність; по-друге, втрачається можливість керувати глобальними процесами як правовими, так і неправовими засобами.

Як уже зазначалося, внаслідок глобалізації економічного співробітництва міжнародне право відіграє домінуючу роль у координації поведінки суб'єктів міжнародних право відносин у сфері міжнародних економічних відносин.

Паралельно з процесом глобалізації розвиваються міжнародне та національне право. Завданням цих двох правових систем є забезпечення захисту фундаментальних інтересів держав та економічного розвитку, тобто створення правового поля для цих процесів.

У літературі міжнародна економічна інтеграція розуміється, з одного боку, як процес зближення та об'єднання у сфері економічних відносин між державами, а з іншого – як результат цього процесу.

Термін «інтеграція» («злиття») означає об'єднання і з'єднання частині, певною мірою, стосовно міжнародних відносин, економічну інтеграцію світового господарства в цілому з країнами світу [14]. У процесі інтернаціоналізації і снують межі розвитку продуктивних сил на національному економічному рівні. Тому необхідне наднаціональне економічне регулювання. Таким чином, міжнародна економічна інтеграція може сприяти вирішенню протиріччя між інтернаціоналізацією господарського життя, з одного боку, і скороченням національної економіки, з іншого. Через суперечливість цих процесів інтеграція має регіональний характер. Міжнародна економічна інтеграція – це процес економічної взаємодії між державами, що призводить до зближення господарських механізмів, оформлений у вигляді міждержавних угод і організований між урядовими органами. Міжнародна економічна інтеграція є формою розвитку інтернаціоналізації, загальною передумовою якої є поглиблення міжнародного поділу праці (рис. 1.1).

Посиленню інтеграційних процесів сприяють:

- географічна близькість та спільні географічні кордони;
- рівень економічного розвитку та ступінь зрілості ринкових відносин є ідентичними. Інтеграція має більше шансів на успіх, якщо економіка країн перебуває на підйомі. Як показує історія, інтеграція між країнами, що перебувають у кризовому стані, є надзвичайно складною. Урядова політика в цей період має переважно антикризовий характер. Національне законодавство ставить на перше місце національні інтереси, а на вивіз капіталу накладаються обмеження. Як відомо, інтеграція передбачає вільний рух робочої сили, капіталу, товарів і послуг між країнами;
- загальноекономічні, політичні та інші питання розвитку. Наприклад, сільськогосподарські та сировинні країни, що виробляють конкуруючі, а невзаємодоповнюючі товари, менш зацікавлені у розвитку взаємного обміну і шукають зв'язків з партнерами з більш розвинених країн;

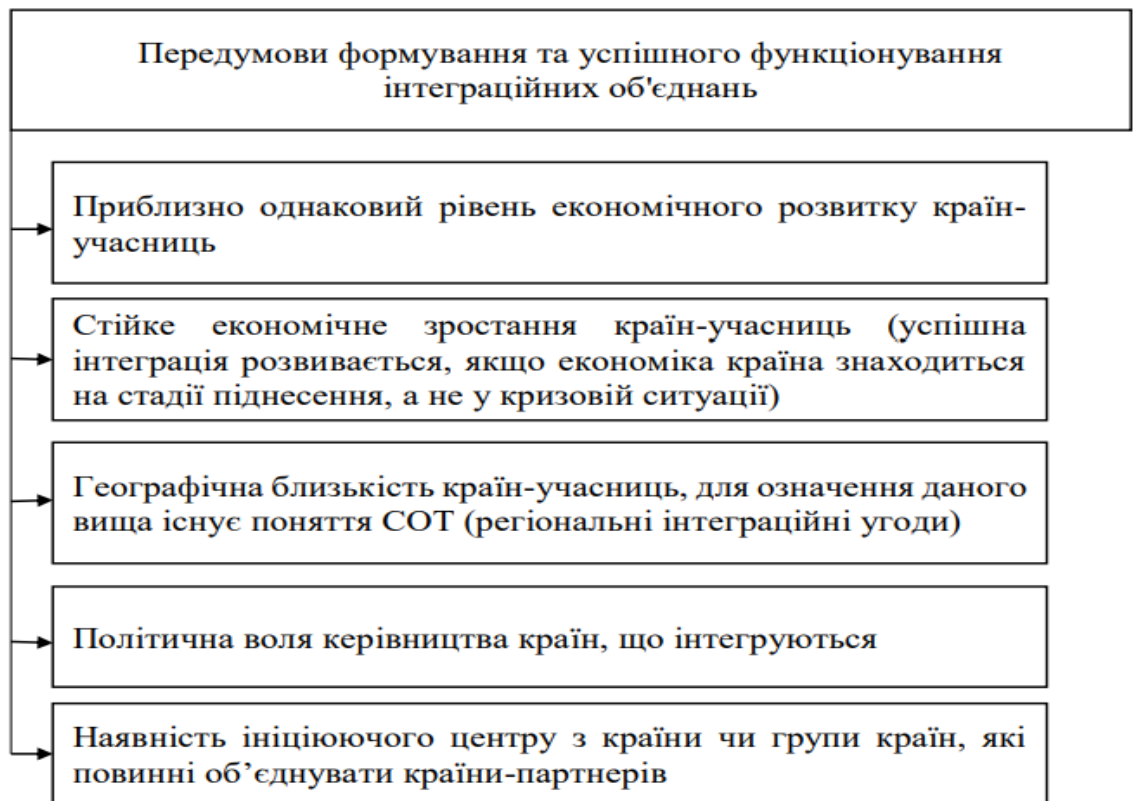


Рис. 1.1. Передумови для створення та успішного функціонування інтеграційних організацій

- етнічна та релігійна ідентичність народів і націй, що інтегруються;
- політична воля лідерів країн, що інтегруються. Наприклад, створення всіх великих інтеграційних угруповань, таких як ЄС, НАФТА і МЕРКОСУР, було викликано ініціативою політичних лідерів відповідних країн. І навпаки, суперечливі політичні інтереси інтенсифікували процес дезінтеграції СНД;
- ефект «демонстрації». Це можна інтерпретувати наступним чином: країни, які утворюють інтегрований союз, як правило, мають сприятливі економічні тенденції. Так, в результаті економічної інтеграції поглиблюється процес спеціалізації, знижуються трансакційні витрати і зростають темпи взаємної торгівлі. Посилення конкуренції між виробниками в різних країнах стимулює підвищення якості продукції та створення нових технологій, що призводить до скорочення відносно неефективних виробництві часто до припливу іноземних інвестицій в інтегрований економічний простір;

- «ефект доміно» - прагнення країн, які не входять до інтегрованого угруповання, не залишитися осторонь і приєднуватися до інтеграційних процесів.

Основними цілями міжнародної економічної інтеграції є:

- перш за все, використання ефекту масштабу для залучення прямих іноземних інвестицій;

- створення найбільш сприятливого зовнішньополітичного середовища: у країнах, які є географічно близькими і стикаються зі схожими проблемами у своїх галузях. Хороші відносини між сусідніми країнами, підкріплені взаємними зобов'язаннями, є головним політичним пріоритетом;

- вирішення проблем торговельної політики: регіональні блоки можуть створити більш стабільне та передбачуване середовище для взаємної торгівлі порівняно з багатосторонніми торговельними переговорами, де інтереси країн-учасниць суттєво відрізняються;

- сприяння економічній реструктуризації: країни, що створюють ринкову економіку та/або здійснюють радикальні економічні реформи, приєднання до регіональних торговельних угод з країнами з вищим рівнем економічного розвитку розглядають як найкращий канал передачі ринкового досвіду та забезпечення стабільності обраного шляху на ринку;

- підтримка вітчизняної промисловості: інтеграція часто розглядається як спосіб підтримки виробників у своїй країні, де створюється ширший регіональний ринок.

Передумовою інтеграції держав в єдину систему є принцип економічної вигоди. Економічна інтеграція призводить до створення єдиного політичного та правового простору. Слід зазначити, що економічна інтеграція є менш міцною, ніж політична інтеграція, заснована на економічних інтересах. Це пов'язано з тим, що економіка є найбільш цінною сферою і кожна держава часто змінює форму економічного інтеграційного об'єднання в пошуках найбільш вигідного способу його функціонування [2].

Загалом, як зазначає дослідник В. Міхеєв, відбувається глобальний економічний розвиток. Поточна ситуація характеризується існуванням двох широких потреб: потреба в готовності до інтеграції та потреба в домінуванні. Перша потреба виникає через тенденцію до зміщення все більшої кількості економічних потреб у бік регіонального або глобального бачення, яке не може бути задоволене окремою країною. Потреба в інтеграції реалізується в глобальній економіці через функціонування глобальних інституцій, таких як МВФ, регіональних інституцій, таких як ЄС, торговельно-фінансові організації НАФТА та АСЕАН, а також між регіональних інституцій, таких як АСЕМ (Європа та Азія) та АТЕС (Азія, Америка та Росія). З іншого боку, оскільки Китай і Японія є членами менш формалізованих інституцій, таких як АТЕС і АСЕАН плюс три (Китай, Японія і Корея), вони менш схильні жити за логікою «мотиву необхідності інтеграції».

Друга «потреба в домінуванні» виникає в міру поглиблення розриву між світовими економічними лідерами та іншими глобальними гравцями. Водночас ця потреба в міжрегіональній конкуренції найсильніше проявляється в політичному та економічному мисленні Китаю та Японії [6].

Економічна інтеграція є досить складним і важливим процесом щодо об'єднання країн в єдину глобальну модель розвитку і визначає всі інші види інтеграції. На сьогодні не існує єдиної загальноприйнятої теорії економічної інтеграції, натомість існує багато різних визначень цього процесу, але всі визначення по-різному і з різних причин трактують економічну інтеграцію як об'єднання національних економік в єдину систему.

1.2. Форми та етапи економічної інтеграції

Класифікація форм інтеграційних процесів була запропонована в 1961 році відомим угорсько-американським економістом Б. Балашем [1], який виділив п'ять форм (стадій) інтеграції (табл. 1.2). Б. Балаш показав, що цей процес

спрямований на усунення різних дискримінаційних та обмежувальних практик і розвивається від простих форм економічної взаємодії між державами до більш складних, таких як зони вільної торгівлі, митні союзи, спільні ринки, економічний і валютний союзи та повна економічна і політична інтеграція. Кожна стадія інтеграції відрізняється від попередньої більшою мірою лібералізації руху продуктів і факторів виробництва в межах інтегрованого союзу. На найвищому рівні відбувається гармонізація та уніфікація економічної, соціальної та фіскальної політики, а також створюється наднаціональна система управління.

Найпростішою формою регіонального співробітництва до інтеграції можна вважати зони преференційної торгівлі або преференційні торговельні угоди, де країни-члени надають одна одній взаємні або невзаємні торговельні переваги та преференції як виняток із системи ННС [2].

За останні роки кількість преференційних торговельних угод, підписаних державами, зросла більш ніж у чотири рази. Багаторівневість та суперечливість зобов'язань держав щодо участі в різних преференційних торговельних угодах значно ускладнила процес узгодження положень преференційних торговельних угод з багатосторонніми правилами СОТ та ускладнила виконання сторонами торговельних угод взятих на себе зобов'язань. Змінюється склад учасників угод, внаслідок чого більшість нових преференційних торговельних угод укладається за участю країн, що розвиваються.

Предметом угод є надання взаємних преференцій у торгівлі товарами та послугами як з розвиненими країнами, так і з країнами, що розвиваються. Також укладається все більше міжрегіональних угод.

Розглянемо переваги, недоліки та суперечності національної інтеграції. Переваги полягають у наступному:

- об'єднання ринків різних країн в єдиний ринок розширює внутрішній ринок, стимулює зростання сукупного ВВП і збільшує темпи економічного розвитку;

- виробники в кожній країні матимуть більший доступ до фінансів, робочої сили, матеріалів та новітніх технологій;
- буде використано ефект масштабу, що призведе до більшої спеціалізації та кооперації між виробниками в межах об'єднань;
- більш ефективні виробничі структури з урахуванням порівняльних конкурентних переваг кожної країни-члена;
- підвищення купівельної спроможності населення завдяки зростанню середнього доходу на душу населення та зниженню цін на товари;
- підвищення інвестиційної привабливості через інтеграцію ринків, зростання продуктивності праці, вільний рух факторів виробництва та зростання національних доходів;
- зміцнення позицій країн на світових товарних ринках, посилення регіональної конкурентоспроможності та підвищення їх здатності спільно протистояти викликам глобальної економіки;
- сприяння подоланню кризових явищ в економіці;
- з метою мінімізації втрат розвинені країни співпрацюють з менш розвиненими країнами для підвищення конкурентоспроможності експортоорієнтованих галузей і підприємств, полегшення доступу товарів і послуг на їхні ринки та здійснення асиметричної лібералізації.

Недоліки та протиріччя полягають у наступному.

- зменшення надходжень до бюджету внаслідок скасування тарифів;
- короткострокові витрати регулювання у вигляді зміни зовнішньоекономічної кон'юнктури країни та пов'язаних з цим звільнень і більш раціонального позиціонування окремих галузей і підприємств;
- нерівномірний розподіл вигод між країнами з урахуванням їхніх порівняльних переваг. І як наслідок, економічно розвинені країни отримують більшу вигоду за рахунок менш економічно розвинених країн;
- конфлікт між спільними інтересами та національними інтересами;
- конфлікт між національним суверенітетом і компетенціями об'єднання;

- конфлікт між динамічним розвитком інтеграційного процесу та цілісністю союзу;

- для успішної інтеграції важлива поетапна передача влади з національного рівня на наднаціональний, що може призвести до невдоволення громадськості та бізнесу.

Така форма інтеграції є своєрідним перехідним етапом в інтеграційному процесі і практикується багатьма союзами. На сьогоднішній день багато країн вважають за краще співпрацювати в такий спосіб, не переходячи до більш глибокого етапу економічної інтеграції.

У процесі міжнародної економічної інтеграції формуються інтеграційні угруповання (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Форми міжнародної економічної інтеграції

| № п/п | Форма | Характеристика |
|-------|--|---|
| 1 | Зона вільної торгівлі | Скасування митних бар'єрів у взаємній торгівлі товарами між країнами-учасницями |
| 2 | Митний союз | Вільне переміщення товарів всередині угруповання доповнюється єдиним митним тарифом по відношенню до третіх країн. Таким чином, митний союз - це зона вільної торгівлі плюс єдиний зовнішньоторговельний тариф |
| 3 | Загальний ринок | Скасування всіх обмежень при взаємному переміщенні не тільки товарів і послуг, але і робочої сили і капіталу. Загальний ринок включає повну лібералізацію обміну товарами, послугами, капіталами і трудовими ресурсами |
| 4 | Економічний і валютний союз | Включає всі вищенаведені форми інтеграції, доповнюється проведенням державами-учасниками єдиної економічної і фінансової політики, створенням системи міждержавного регулювання соціально-економічних процесів, перехід на єдину валюту |
| 5 | Повна економічна та політична інтеграція | Новий багатонаціональний суб'єкт міжнародних економічних і політичних відносин, рух до створення єдиної федеративної або конфедеративної держави |

Ці тенденції свідчать про значущий поворот від встановлення односторонніх переваг у сфері торгівлі з країнами, що розвиваються, в межах Генеральної системи преференцій. Сфера дії та глибина угод були значно розширені - сучасні угоди про преференційну торгівлю включають не лише торгівлю товарами та послугами, але й положення про права інтелектуальної власності, інвестиції та нетарифні бар'єри в сфері торгівлі. Пропозиції щодо нових угод включають створення міжрегіональних партнерств, таких як Транстихоокеанське партнерство, Регіональне всеосяжне економічне партнерство та Трансатлантичне торговельне та інвестиційне партнерство. Такі угоди є безпрецедентними з точки зору їх учасників і масштабів.

Перша форма інтеграційних угод - зона вільної торгівлі передбачає, що країни-учасниці знімають обмеження у взаємній торгівлі, зберігаючи при цьому повну незалежність у проведенні своєї внутрішньої та зовнішньої політики щодо третіх країн. Подібні форми інтеграції були реалізовані в Співтоваристві розвитку Південної Африки, у Асоціації держав Південно-Східної Азії та Економічному співтоваристві західноафриканських держав. Більшість угод, що діють у світі, класифікуються як угоди про вільну торгівлю, що охоплюють торгівлю товарами та послугами, також іншими секторами, або угоди про економічну інтеграцію в термінах СОТ, і фактично є розширенням угод про вільну торгівлю, тобто зони вільної торгівлі + (або) «поглиблені та всеосяжні зони вільної торгівлі». Слід підкреслити, що висока частка угод про вільну торгівлю та угод про вільну торгівлю-плюс є результатом різних форм економічної інтеграції; ЗВТ та ЗВТ-плюс є ранніми стадіями економічної інтеграції, що не потребують наднаціонального регулювання або передачі значних повноважень на наднаціональний рівень, але можуть забезпечити певні економічні переваги можуть бути виявлені у контексті, наприклад, Північноамериканська зона вільної торгівлі ЗВТ-плюс. Це всеосяжна угода про ЗВТ, що охоплює торгівлю товарами та послугами, рух капіталу, права

інтелектуальної власності, захист навколишнього середовища та співробітництво у сфері праці.

Поширення ЗВТ-плюс та ЄАВТ є однією з найважливіших тенденцій розвитку економічних інтеграційних процесів у сучасному світі, оскільки фактично порушує класичну послідовність етапів інтеграції, усуваючи бар'єри на шляху руху товарів, а також послуг і капіталу без створення наднаціональних інституцій. За даними СОТ, функціонування більшості зон вільної торгівлі також доповнюється окремими угодами про економічну інтеграцію, що фактично є ЗВТ-плюс [3].

Переважання ЗВТ-плюс над традиційними ЗВТ особливо характерне для розвинених країн та країн, що швидко розвиваються. Наприклад, до категорії «ЗВТ та ЗВТ-плюс» належать угоди, укладені в США, а також значна частина угод, укладених в ЄС, Японії, Канаді, Австралії, Китаї та Кореї.

Другою формою інтеграції є митний союз, суть якого полягає в усуненні тарифних бар'єрів на товари і послуги не тільки в торгівлі між країнами, а й у проведенні спільної зовнішньоторговельної політики щодо третіх країн. Він передбачає заміну кількох митних територій єдиною митною територією, скасування митних служб на внутрішньо-регіональних кордонах і передачу їх функцій відповідним службам на зовнішньо-регіональних кордонах єдиної митної території. В той же час, створення митного союзу є більш просунутою формою інтеграції, ніж зона вільної торгівлі, оскільки передбачає значні зміни в виробничій структурі і споживання країн, що підписали інтеграційну угоду. Країни, що підписують митний союз, мають можливість впливати на зміни в структурі зовнішньої торгівлі, при цьому збільшувати або зменшувати взаємний товарообіг. Прикладами цього є Митний союз Південноамериканський спільний ринок, Євразійський економічний союз та Спільний ринок Південно-Східної Африки.

Механізм Митного союзу був розроблений канадським вченим Дж. Вайнер вказав на два ефекти, що виникають внаслідок змін у тарифних угодах: «ефект

створення торгівлі» та «ефект трансформації торгівлі». Цей ефект відображає збільшення або зменшення добробуту країн в результаті підписання угоди про митний союз країни, що виходять на світовий ринок товарів і послуг, в принципі, скасовують свої тарифи.

«Ефект створення торгівлі» означає, що після підписання угод про митні союзи встановлення зовнішніх тарифів вище середнього тарифу в рамках митного союзу знижує ціну на іноземні товари в рамках митного союзу для споживачів у цих країнах, так що споживачі купують товари іноземних виробників в рамках митного союзу дешевше, ніж аналогічні товари, вироблені всередині країни. Це означає, що існує тенденція до заміщення менш ефективних внутрішніх джерел постачання більш ефективними іноземними джерелами, що призводить до збільшення торгівлі. Таким чином, цей ефект призводить до заміщення внутрішнього виробництва дешевшим імпортом з країн-членів інтеграційного союзу.

Ефект «переорієнтації торгівлі» стосується «переміщення» попиту члена митного союзу з джерел третьої країни на джерела країни-партнера, але при цьому член митного союзу втрачає тарифні надходження, які він міг би отримати, продовжуючи купувати товари з третьої країни, а можливість купувати ті ж товари, що і раніше, за нижчою ціною у постачальників в умовах конкуренції та лібералізації торгівлі значно зростає. Таким чином, цей ефект означає, що імпорт з країн, які не є членами СОТ, заміщується більш дорогим імпортом з країн-членів [4].

Ефекти створення торгівлі та трансформації торгівлі є основними ефектами інтеграції на етапі створення митного союзу і виникають внаслідок змін у структурі постачальників, що є найважливішою метою митного союзу. На думку Й. Вайнера, поява ефектів створення торгівлі призводить до підвищення загального рівня добробуту в країні, тоді як ефекти трансформації торгівлі - до зниження рівня добробуту. Таким чином, чим більше ефекти від створення торгівлі переважають над ефектами від трансформації торгівлі, тим більше

країна вмотивована брати участь в інтеграційному процесі. У цьому випадку ефект створення торгівлі відображається рухом до лібералізації торгівлі, тоді як ефект трансформації торгівлі відображає рух до протекціонізму [5].

Створення конкурентних переваг у виробництві певних товарів у межах митного союзу сприяє інтеграції та є впливовим ефективним механізмом. Наслідки тарифного та митного регулювання проявляються не лише у різниці між зовнішніми та внутрішніми цінами, а й у різниці темпів зростання, що призводить до збільшення конкуренції серед іноземних постачальників та вітчизняними виробниками в країнах митного союзу.

Третьою формою інтеграції є тісний контакт між державами, тобто спільний ринок. На додаток до умов митного союзу, спільний ринок передбачає усунення бар'єрів для вільного руху всіх факторів виробництва (товарів, послуг, капіталу та робочої сили) між країнами-учасницями, зближення національних законів і стандартів, розвиток інституційної бази інтеграції та створення спільних органів управління. Це має сприяти більш ефективному використанню сукупних ресурсів і поглибленню поділу праці, оптимізації виробничої структури та використанню ефекту масштабу. Однак на цьому етапі, як правило, зберігаються відмінності в національній економічній політиці, які можуть бути вирішені лише шляхом переходу на вищий рівень інтеграції. Прикладами таких об'єднань є спільний економічний простір Євразійського економічного союзу, Карибського співтовариства, Східно-африканського економічного співтовариства та Ради співробітництва країн Перської затоки.

Найбільш просунутими формами інтеграції є економічні та валютні союзи. У процесі формування всі параметри, характерні для інших форм інтеграції, доповнюються зближенням національних стандартів і законів, взаємним зближенням економік за такими параметрами, як темпи інфляції, дефіцит державного бюджету, обмінні курси національних валют, відношення державного боргу до ВВП і ставки довгострокових запозичень. Цей етап інтеграції передбачає створення спільної системи регулювання та

наднаціональних регулятивних інститутів в економічних, соціальних і політичних питаннях. Цей етап включає введення єдиної валюти, створення єдиного центрального банку для регулювання валютних курсів і проведення єдиної грошово-кредитної політики, її координація та проведення скоординованої макроекономічної політики. Європейський Союз перебуває на найбільш просунутій стадії інтеграції.

П'ятий і останній етап інтеграції - повна економічна і політична інтеграція, що означає спільну економічну політику, засновану на уніфікації всієї правової бази. На цьому етапі поступово створюються нові багатонаціональні суб'єкти міжнародних економічних і політичних відносин. Жодне зі світових інтеграційних об'єднань ще не досягло цієї стадії.

Міжнародна практика показує, що реально інтеграційний процес може не відповідати запропонованому плану розвитку і не розвиватися простим і поступовим шляхом, як це пропонується теоретичними моделями, через свої внутрішні суперечності. Світовий досвід регіональної інтеграції показує, що при створенні спільного економічного простору виникають значні труднощі, а країни-учасниці мають різний ступінь зацікавленості у поглибленні своєї взаємодії. Різноманітність інтеграційних моделей в країнах Європи, Північної та Латинської Америки, Азіатсько-Тихоокеанському регіону, Африки, Близького Сходу, а також в Австралії та Океанії свідчить про те, що економічні системи та основні параметри розвитку країн, регіонів і субрегіонів суттєво відрізняються, а в деяких випадках частково модифікують класичну теоретичну схему. Процес розвитку інтегрованих об'єднань показує, що не існує чіткої закономірності чи автоматизму в проходженні етапів інтеграції, все залежить від конкретних історичних обставин, економічних і політичних інтересів кожної країни та багатьох інших внутрішніх і зовнішніх чинників.

Формування та розвиток інтеграційних процесів залежить від багатьох різних умов. В Європі, наприклад, економічній інтеграції сприяє приватний капітал, діяльність якого підтримується розвиненими політико-правовими

механізмами та міжурядовими і наднаціональними структурами, що регулюють рух факторів виробництва. Дійсно, ЄС вдалося створити стандартну модель економічної інтеграції, яка характеризується свідомою відмовою країн-членів від частини національного суверенітету на користь наднаціональних механізмів. Водночас, точилися дебати про співвідношення між поглибленням інтеграції та розширенням держав-членів, що призвело до розвитку теорії «гнучкої Європи» або різношвидкісної інтеграції, яка пропонує різні форми інтеграції в межах одного Союзу залежно від держав-членів.

1.3. Концептуальні засади інтеграції Європейського союзу, структура, сучасні проблеми

Європейський Союз (ЄС) сьогодні є найбільш розвиненою інтеграційною організацією у світі. Це найважливіший член міжнародного співтовариства і, разом із США та Японією, одна з трьох найбільш централізованих країн сучасного світу.

Розширившись з шести до 27 країн-членів, ЄС пройшов усі основні етапи інтеграційного процесу: ЄС був створений на базі трьох інтегрованих співтовариств, заснованих у 1950-х роках: Європейського об'єднання вугілля і сталі, Європейського економічного співтовариства та Європейського співтовариства з атомної енергії.

Ідея створення «об'єднаної Європи» неодноразово висувалася різними політиками, особливо під час військових конфліктів, що мали місце в історії європейського регіону. Так, різні варіації ідеї створення «Сполучених Штатів Європи» з'явилися ще в 19 столітті.

О.В. Терьогіна пише: «У тридцятих роках ХІХ століття Г. Мадзіні виступав за Священний союз народів («Молоду Європу») на протипагу Священному союзу монархів [8]. Мадзіні закликав усі народи Європи об'єднатися в боротьбі проти абсолютистського ладу. «Ця спільна боротьба

допоможе народам Європи покласти край феодалному поділу і створити власну державу, засновану на демократичних і республіканських принципах» [8]. На думку Г. Мадзіні, в майбутньому держави неминуче об'єднаються в загальноєвропейський і світовий «союз народів» [8].

Одним з найвідоміших прихильників цієї ідеї був великий французький письменник Віктор Гюго. У 1849 році, будучи президентом Всесвітньої мирної конференції, що проходила в Парижі, він у своїй промові оприлюднив ідею «Сполучених Штатів Європи» для широких мас. «Настане день, коли всі народи нашого континенту утворять європейське братство. Чи настане цей день, побачимо. Сполучені Штати Європи та Сполучені Штати Америки подивляться один на одного і потягнуться один до одного через моря» [10].

Пізніше, у міжвоєнний період, Річард Ніколя Куденгове-Калергі розробив концепцію «пан 'європейства», яка лягла в основу сучасної європейської політичної єдності. Згідно з цією концепцією, єдина європейська спільнота буде побудована на культурній та історичній спільності європейських держав, кожна з яких матиме «широку і повну національну автономію» [14].

Куденгоф-Калергі активно виступав проти націоналізму та проти утисків етнічних меншин [14]. Поняття «пан'європейський» у його працях означало «федерацію всіх європейських країн (окрім Британії та Росії) зі спільними інституціями у сфері торгівлі, фінансів та зовнішньої безпеки». Саме така форма союзу могла б вивести Європу з серйозної кризи і гарантувати захист меншин та мирне врегулювання численних суперечок, що виникали між державами.

Ці ідеї вплинули на сучасних прем'єр-міністрів, таких як прем'єр-міністр Франції Арістід Бріан, який виголосив свою знамениту промову на користь європейської єдності у 1929 році на Генеральній Асамблеї Ліги Націй.

Після Другої світової війни ці ідеї набрали сили, і рух за об'єднану Європу активізувався. Одним з важливих європейських політиків, який підтримував загальноєвропейський рух, був Вінстон Черчилль. Черчилль виступав за створення Сполучених Штатів Європи «як необхідної умови для відновлення

миру на континенті і для нормального післявоєнного розвитку народів Європи». Основою для такого союзу мав би стати франко-німецький договір». Однак він не деталізував, як це бачення буде реалізовано. Більш конкретні пропозиції щодо інтеграції надійшли від Жана Моне з Франції, який прагнув знайти рішення, що дозволило б спільно розвинути потенціал Рурського і Саарського басейнів і вивести французьку промисловість на один рівень з німецьким виробництвом вугілля, руди і сталі. В результаті він зміг розробити проект, який привів до створення Європейського об'єднання вугілля і сталі, спочатку за участю шести західноєвропейських країн. Пізніше на основі цього співтовариства було створено Європейський Союз (ЄС), покликаний сприяти миру, безпеці та економічному розвитку [10].

Сьогодні до Європейського союзу входить 27 держав-членів, серед яких і колишні комуністичні країни Центральної та Східної Європи, що ратифікували у 1992 році Маастрихтський договір.

Державами-членами ЄС є Австрія, Бельгія, Болгарія, Хорватія, Кіпр, Чеська Республіка, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Греція, Угорщина, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Люксембург, Мальта, Нідерланди, Польща і Португалія, Румунія, Словаччина, Словенія, Іспанія, Швеція та Велика Британія; ЄС має власну офіційну символіку, прапор та гімн; ЄС не має офіційної столиці (назви країн-членів пишуться латиницею); ЄС має подвійний статус, тобто він є як міжнародна організація, так і елемент федерації або союзу держав.

Країни-члени ЄС мають спільний митний союз; єдиний ринок для вільного пересування товарів, послуг, осіб та капіталу; спільну торговельну та сільськогосподарську політику; 19 країн-членів використовують єдину валюту (євро); 26 країн-членів ЄС беруть участь у Шенгенській зоні вільного пересування, що дозволяє індивідуальні подорожі без митного та паспортного контролю. Крім того, як зазначає Н.Ю. Ільїн, «ЄС розробляє спільну зовнішню політику, вживає спільних заходів безпеки і зосереджується на розширенні, особливо в напрямку Західних Балкан».

Згідно з Договором про Європейський Союз, який був підписаний незабаром після набуття чинності Лісабонського договору в 2007 році і набув чинності в 2009 році, ЄС має цінності, спільні для країн-членів: «Людська гідність, свобода, демократія, рівність усіх громадян перед законом, верховенство права і права людини захищаються Хартією основних прав ЄС. Ці цінності є спільними для всіх держав-членів у суспільстві, що характеризується інтеграцією, толерантністю, справедливістю, солідарністю та недискримінацією» [16].

Відповідно до статті 3 Договору про Європейський Союз, основними цілями ЄС є:

- у сфері прав і свобод людини: сприяння миру, його цінностям і добробуту своїх громадян, а також гарантування свободи, безпеки і правосуддя для громадян ЄС за межами його кордонів;

- в економічній сфері: створення єдиного внутрішнього ринку, заснованого на висококонкурентній ринковій економіці з повною зайнятістю і соціальним прогресом, високим рівнем сприяння науково-технічному прогресу; захисту і поліпшення довкілля; створення економічного і валютного союзу з євро в якості валюти; зміцнення економічної, соціальної і територіальної згуртованості, та солідарності між державами-членами;

- у соціальній секторі: сприяння соціальній справедливості, боротьба з соціальною ізоляцією та дискримінацією, забезпечення гендерної рівності, розвиток солідарності між різними поколіннями, захист прав дітей та повага до багатого культурного та мовного розмаїття;

- у сфері зовнішньої політики, підтримки цінностей та інтересів ЄС, а також захисту громадян ЄС: ЄС сприяє миру, безпеці та сталому розвитку на планеті, підтримує солідарність та взаємоповагу між народами, вільній та чесній торгівлі, вирішення проблеми бідності та захищає права і свобода людини.

А також розвиток і суворе дотримання норм міжнародного права, дотримання принципів Статуту Організації Об'єднаних Націй [25].

Для досягнення цих цілей, а також для спільного просування своїх колективних інтересів, розробки та реалізації спільної політики держави-члени ЄС, відповідно до Договорів, створили широку структуру управління з низкою різних інституцій.

Ядром загальноєвропейської структури управління (Єдиної інституційної структури) є такі інституції: Європейська Рада, Європейський Парламент, Рада Європейського Союзу, Європейська Комісія та Суд ЄС. Існують також допоміжні та консультативні органи: Європейський центральний банк, Економічний і соціальний комітет, Комітет регіонів і Рахункова палата.

Важливо, що структура інститутів Європейського Союзу відрізняється від структури національного управління: основою для розподілу рівнів влади в ЄС є сфера компетенції інститутів ЄС» [32]. Наприклад, Суд ЄС можна розглядати як судову інституцію, тоді як законодавчі функції належать Раді ЄС, Комісії та Європейському Парламенту, а адміністративні-Комісії та Раді. Деякі з європейських комісій складаються з комісарів, які діють як офіційні представники держав-членів ЄС, в той час як інші складаються з комісарів, які призначаються національними урядами, але представляють Співтовариство в цілому.

Отже, можна сказати, що Рада ЄС представляє уряди, Європейський парламент – своїх громадян, а Комісія – європейські інтереси; Арчік К. зазначає, що прийняття рішень з широкого кола економічних і соціальних питань є важливим на наднаціональному рівні, оскільки держави майже консолідували свій національний суверенітет. Більше того, рішення в таких сферах, як зовнішня політика, потребують одностайного схвалення всіх 27 держав-членів [35].

Європейська Рада є найвищим політичним органом Європейського Союзу та виступає стратегічним керівником і рушійною силою політики ЄС. До складу Європейської Ради входять глави всіх держав та урядів держав-членів, а також міністри закордонних справ та Президент Комісії. «Президент Європейської Ради обирається Президентом строком на два з половиною роки з правом

переобрання [65]. Президент Європейської Ради виступає у ролі найвищого представника Євросоюзу на міжнародному рівні, очолюючи засідання Європейської Ради і сприяючи укладанню різних угод.

Саміти проводяться щонайменше чотири рази на рік в рамках так званого «Саміту ЄС», часто в Брюсселі. Саміт визначає стратегію розвитку ЄС і формулює загальну політику подальшої політичної інтеграції. Європейська Рада покликана бути вищим органом, до якого Комісія ЄС та Рада міністрів можуть звертатися у разі виникнення труднощів. Ця функція Європейської Ради обумовлена вищими повноваженнями глав держав та урядів. «Як правило, Європейська Рада ухвалює політичні, а не законодавчі рішення, які мають бути втілені в юридично обов'язкове право Співтовариства і згодом реалізовані на практиці інституціями ЄС» [44].

Наступним органом є Рада Європейського Союзу (або Рада міністрів), яка складається з міністрів 27 країн-членів ЄС. Які саме міністри беруть участь у засіданнях, залежить від змісту порядку денного. Наприклад, міністр закордонних справ може бути присутнім на засіданні з питань Близького Сходу, міністр сільського господарства може бути присутнім на засіданні з питань сільськогосподарських субсидій, а якщо Рада обговорює питання навколишнього середовища, то міністр, відповідальний за навколишнє середовище, буде присутній на засіданні, і Рада стає «Радою з питань навколишнього середовища». Таким чином, хоча теоретично існує лише одна Рада, одночасно можуть засідати різні її склади. Штаб-квартира Ради ЄС знаходиться в Брюсселі. Головою Ради є уряди держав-членів. На відміну від Європейського Парламенту та інших інститутів ЄС, які мають наднаціональний характер, Рада є тією ланкою в системі ЄС та Європейського Співтовариства, яка дозволяє національним повноважним представникам захищати свої національні інтереси, приймати рішення і в кінцевому підсумку реалізовувати спільні інтереси ЄС» [14]. Однак, хоча Рада міністрів певною мірою підзвітна національним урядам, вона не може скасовувати їхні рішення.

Відповідно до Договору про Європейський Союз, Рада має шість ключових обов'язків. Разом з Європейським Парламентом вона ухвалює європейське законодавство у багатьох сферах політики, затверджує бюджет, координує поліцію, національні суди, економічну політику, укладає міжнародні угоди між ЄС та іншими міжнародними організаціями або країнами, а також сприяє розвитку ЄС [55]. Отже, Європейська Рада надає необхідний імпульс розвитку організації та приймає рішення щодо загальних політичних директив ЄС.

Усі рішення приймаються одногосно або кваліфікованою більшістю голосів, залежно від сфери політики: кількість голосів у кожній країні ЄС встановлена Ніццьким договором і залежить від розміру країни: «Німеччина, Франція та Італія мають 10 голосів; Іспанія – 8 голосів; Бельгія, Греція, Нідерланди та Португалія – 5 голосів, Австрія та Швеція мають по чотири голоси; Данія, Ірландія та Фінляндія – по три голоси; Люксембург – один голос. Для того, щоб заблокувати законопроект, необхідно набрати наступні коефіцієнти блокування [55].

Європейський Парламент розділяє законодавчі та бюджетні повноваження ЄС з Радою Європейського Союзу, як зазначено в статтях 14 і 223 Договору про Європейський Союз. Європейський парламент складається з 751 депутата, які обираються громадянами ЄС для представлення їхніх інтересів на п'ятирічний термін. Вибори відбуваються в кожній країні ЄС. «Депутати Європарламенту згруповані відповідно до їхньої приналежності до певного політичного напрямку, а не за країнами, що сприяє зміцненню політичних зв'язків всередині ЄС. У Європарламенті представлені всі політичні погляди на європейську інтеграцію-від рішучого протистояння федералізму до відкритого протистояння євро». Штаб-квартира Європарламенту знаходиться в Страсбурзі, а його Генеральний секретаріат – в Люксембурзі. Європейський парламент демократично контролює Європейську комісію. Європейський парламент здійснює демократичний контроль над Комісією і має право затверджувати або відхиляти кандидатури членів Комісії або засуджувати Комісію в цілому. Він

також має право розпустити Комісію більшістю голосів (яким він ніколи не користувався). Крім того, Парламент розділяє з Радою повноваження щодо бюджету ЄС, що дозволяє йому впливати на витрати ЄС. Наприкінці процедури він або приймає, або повністю відхиляє прийнятий бюджет. Схвалення Європейського Парламенту є не менш важливим для нових вступів до Співтовариства, пов'язаних з ними вступів та торговельних угод з третіми країнами.

Отже, разом з Радою Європейського Союзу, Європейський Парламент виконує такі основні функції: контролює діяльність Комісії, законодавство та бюджетування.

Для забезпечення єдиної грошово-кредитної та фіскальної політики і рівного економічного розвитку в різних регіонах ЄС були створені: Європейський інвестиційний банк, Єдиний центральний банк, Європейська рахункова палата, Європейський соціально-економічний комітет, Комітет регіонів та Європейський фонд розвитку. На додаток до цих інститутів, ЄС має низку інших інститутів, які відіграють спеціалізовану роль. Існує також ряд спеціалізованих органів.

Таким чином, ЄС має досить складну та унікальну структуру управління, що базується на політичній та правовій системі, яка складається із загальних наднаціональних та міжурядових інституцій та елементів національного та субнаціонального регулювання, які діють у багатьох різних сферах суспільного життя. Управлінські структури ЄС також є більш ефективними завдяки розширенню сфер, в яких рішення приймаються більшістю голосів, а не одногосно.

Однак, незважаючи на те, що ЄС є найпотужнішим економічним і політичним блоком Європи та впливовим фактором міжнародних відносин, він має низку проблем: починаючи з 1990-х років, поглиблення інтеграції та розширення в середині ЄС призвело до виникнення структурних проблем в середині ЄС.

Збільшення кількості структурних підрозділів та їхніх функцій супроводжувалося бюрократизацією процесу прийняття рішень на наднаціональному рівні. Після розпаду Радянського Союзу і падіння комунізму ЄС розширювався невиправдано швидко з політичних та ідеологічних причин: у 2004 році до ЄС було прийнято вісім східноєвропейських країн (Угорщина, Чехія, Польща, Словаччина і Словенія) і три країни Балтії (Естонія, Латвія і Литва), а також Кіпр і Мальта. Одночасне прийняття, яке, на думку А.Г. Івавника, «призвело до різкого посилення неоднорідності ЄС в економічному, соціокультурному та політичному вимірах» [34]. Східноєвропейські країни (переважно Польща, Угорщина, Чехія і Словаччина, що утворюють так звану Вишеградську групу), які мали менший вплив на прийняття рішень в рамках ЄС, незабаром почали відстоювати власний суверенітет і виступати проти подальшої інтеграції і передачі національних державних повноважень на наднаціональний рівень. Як наслідок, на рівні ЄС стало складніше ухвалювати фундаментальні рішення, які були б обов'язковими для всіх держав-членів» [53].

Крім того, запровадження єврозони з єдиною валютою, яке відбулося без координації економічної політики, та світова фінансова криза 2008-2009 років підірвали фінансову стабільність країн-членів ЄС. Як наслідок, такі країни, як Іспанія, Португалія та Ірландія, зіткнулися з кризою суверенних боргів, а Греція опинилася на межі банкрутства; ЄС довелося надати значну фінансову підтримку, але загрози стабільності залишаються.

Міграційна криза, яка розпочалася навесні 2015 року, мала значний негативний вплив. Люди тікали від конфліктів і бідності з Сирії, Іраку, Афганістану, Африки, України та Південної Азії. За даними ООН, понад мільйон біженців і мігрантів досягли Європи морем у 2015 році, і приблизно 362 000-у 2016 році. Таке стрімке збільшення кількості біженців лягло важким тягарем на бюджети та соціальну інфраструктуру, а також спричинило забруднення вулиць, внутрішні конфлікти, зниження впевненості у безпеці корінних народів та широке поширення почуття незахищеності та занепокоєння.

З 2016 року потоки біженців зменшилися, але ситуація не стабілізувалася. Зважаючи на повідомлення про злочинні дії та сексуальні напади з боку деяких мігрантів і шукачів притулку, а також повідомлення про те, що багато терористичних атак в Європі здійснюють ісламські екстремісти, які народилися і виросли в Європі, питання захисту національної і культурної ідентичності та безпеки викликає серйозне занепокоєння. У зв'язку з цим в Європі зростає соціальна напруженість і ксенофобські настрої: як пише А.Г. Іванник, міграційна криза «істотно знизила довіру населення до ЄС і його інститутів, одночасно різко підвищивши активність антиглобалістських і націоналістичних сил і рухів» [53]. Це, зокрема, пов'язано зі зменшенням чисельності корінних народів.

Демографічні зміни є однією з найважливіших проблем для ЄС. За останні два десятиліття частка дітей в ЄС зменшилася на 3,7%, а кількість людей похилого віку зростає на 3,6%. Якщо нинішні тенденції збережуться, то до 2050 року населення працездатного віку на континенті ЄС стане на 40 мільйонів менше».

Найпотужнішим ударом для ЄС стало рішення Великої Британії про вихід з ЄС, так званий Brexit: за результатами референдуму 23 червня 2016 року, 51,9% виборців висловилися за вихід Великої Британії з ЄС. Більшість британської громадськості вирішила, що недоцільно продовжувати фінансувати економіку ЄС і підтримувати нові країни, що вступають до Євросоюзу. Прихильники Brexit переконані, що без ЄС вони зможуть використати ці гроші на власний розвиток і покращити якість життя британських громадян. Багато британських лідерів і громадян традиційно з побоюванням ставилися до ідеї поступитися частиною свого суверенітету Брюсселю. Тому, будучи членом ЄС, Велика Британія вирішила залишитися поза єврозоною та Шенгенською зоною вільного пересування, погодившись брати участь лише у виборчій політиці ЄС, а також у судовій та внутрішній сферах.

Тим не менш, Brexit став несподіваною подією для Брюсселя та об'єднаної Європи в цілому і мав сильний деморалізуючий ефект. К. Арчік стверджує, що

Brexit може в кінцевому підсумку призвести до створення згуртованого ЄС, який зможе продовжувати поглиблення інтеграції без протидії з боку Великої Британії. Наприклад, тісніша співпраця ЄС у сфері оборони може отримати подальший розвиток завдяки Brexit. Це пов'язано з тим, що Велика Британія традиційно гальмувала деякі заходи в цій сфері, такі як створення військового командування ЄС.

Таким чином, можна стверджувати, що ідея об'єднаної Європи була озвучена ще в 19 столітті і на основі пан'європейського руху стала активно розвивалася після Другої світової війни. Сьогодні Європейський Союз стикається з низкою проблем, але важливо відзначити, що він залишається найуспішнішим інтеграційним об'єднанням з усіх інтеграційних об'єднань не тільки в Європі, але й у світі, саме в своїх рамках європейські країни приймають необхідні рішення та вирішують найважливіші питання. Завдяки глибокій інтеграції європейські країни досягли швидкого економічного та соціального зростання, мінімізували можливість війни в Європі та забезпечили тривалий мир і економічне процвітання в Західній Європі.

Висновки до першого розділу

Інтеграційні процеси вперше виникли в Європі після Другої світової війни. Основним поштовхом стало бажання європейських лідерів запобігти повторенню подібної катастрофи на своєму континенті. Найкращим рішенням було зміцнення співпраці між великими європейськими державами, тим самим запобігаючи майбутнім конфліктам і війнам між державами. В результаті, починаючи з другої половини 20-го століття, процес інтеграції став вирішальним фактором зміцнення і розширення економічних та інших зв'язків між державами, усунення численних перешкод на шляху міжнародної торгівлі та руху капіталів.

Згідно з визначенням, міжнародна інтеграція – це процес, за допомогою якого держави передають частину свого суверенітету інституційним структурам,

які вони створюють, що призводить до спільного і скоординованого розвитку та реалізації спільних інтересів.

Процес приєднання держав до інтегрованої федерації відбувається поетапно. Умовно можна виділити п'ять форм міжнародної економічної інтеграції. Зона вільної торгівлі – це коли знімаються торговельні обмеження між країнами-учасниками інтегрованого союзу, зокрема, знижуються або повністю скасовуються митні тарифи. Митний союз - це коли разом зі скасуванням зовнішньоторговельних обмежень встановлюється єдиний тариф і проводиться єдина зовнішньоторговельна політика щодо третіх країн. Подальший розвиток і вдосконалення форм міжнародної економічної інтеграції може призвести до політичної інтеграції, тобто перетворення на федеративну державу з усіма наслідками, які тягне за собою інтегрований союз, включаючи створення центрального органу з більшою владою і повноваженнями, ніж наднаціональний керівний орган.

Наразі жодній міжнародній організації не вдалося досягти завершального етапу інтеграції, тобто формування політичного союзу, але Європейський Союз є найближчим до цього: в рамках ЄС створено ефективну систему управління та регулювання, підтримується високий рівень організаційної ефективності в різних сферах діяльності.

Таким чином, можна зробити висновок, що взаємозалежність європейських країн сьогодні стає конкретною реальністю. Поступово формуються всеосяжні глобальні економічні між регіональні зв'язки, які стають особливо тісними. Міжнародна інтеграція реалізується на практиці і визначає перспективи подальшого економічного розвитку.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНО ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

2.1. Суть функціонування транспортної галузі України

Транспортний сектор в Україні є однією із найважливіших складових інфраструктурного комплексу та необхідним матеріальним елементом забезпечення суспільного виробництва. Важливість та актуальність розвитку транспортного сектору пояснюється його особливим значенням у забезпеченні безпеки України, особливо в сучасних умовах. Так, транспортний сектор опосередковано впливає на майже всі складові національної безпеки, включаючи економічну, науково-технічну, внутрішньополітичну, зовнішньоекономічну, екологічну, продовольчу, антитерористичну, розвідувальну та інші аспекти безпеки.

Транспортний сектор суспільства відіграє важливу роль, включаючи соціально-політичну, економічну, культурну [27] та інші функції. Наприклад, соціально-політична функція транспортного сектору полягає в його здатності здійснювати обмін матеріальними та нематеріальними цінностями між різними районами, містами та регіонами, сприяючи таким чином їх інтеграції в єдиний простір. Таким чином, транспорт забезпечує вантажні перевезення, внутрішні поїздки, туристичні подорожі, медичне обслуговування та полегшує фізичну працю, зокрема, переміщення великої кількості товарів у національному та міжнародному масштабах.

Економічна роль транспорту полягає в його інтегрованій участі у всіх стадіях виробництва і в безперервному, масовому і надійному транспортуванні різних видів сировини, палива і готової продукції від місця виробництва до місця споживання. Транспорт також сприяє раціональному розміщенню виробництва,

освоєнню територій і природних ресурсів, сприяє розподілу праці, спеціалізації та кооперації між різними галузями. Відсутність транспорту є головною перешкодою для раціонального розвитку виробництва, економічної інтеграції та міжнародної торгівлі країн.

Культурне значення транспортного сектору проявляється в його значному внеску в полегшення міжконтинентального, міжнародного, міжміського та міжособистісного спілкування. Транспорт допомагає задовольнити естетичні та духовні потреби і сприяє культурному обміну. Це стає можливим завдяки легкості пересування та доступу до різноманітних культурних ресурсів і заходів [49].

Транспортний сектор є одним з основних секторів економіки. Наприклад, в Україні на транспортний сектор припадає близько 9,3% валового внутрішнього продукту, а робоча сила, зайнята в цьому секторі, становить близько 7% від загальної кількості робочої сили.

Транспортна система України складається з залізничного, автомобільного, морського, повітряного та інших видів транспорту. Відповідно до Закону України "Про транспорт" (стаття 21), єдина транспортна система України складається з транспорту загального користування (міського електричного транспорту, в тому числі залізничного, морського, річкового, автомобільного, повітряного та метрополітену), приватного транспорту, промислового залізничного транспорту, трубопровідного транспорту та шляхів сполучення загального користування. Українській транспортній системі необхідно відповідати нагальним вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, мати досить розгалужену інфраструктуру для можливості надання комплексу транспортних послуг, включаючи зберігання вантажів і підготовку їх до транспортування, а також забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, транспортний сектор має розгалужену залізничну мережу, добре розвинену мережу автомобільних доріг, морські та річкові порти термінали,

розгалужену мережу аеропортів та авіакомпаній, термінали митного оформлення вантажів та необхідні передумови для найкращого задоволення потреб користувачів транспорту у наданні послуг транспорту та розвитку бізнесу.

За словами В. Бодрова, транспортний сектор в Україні складається з широкого кола суб'єктів, незалежно від галузевої приналежності або структури власності [41]. Ці організації розробляють і виробляють певні види продукції, ведуть бізнес або надають послуги з однорідними споживчими та функціональними цілями.

У міжнародній практиці загальноприйнятою є класифікація основних продуктів Статистичної комісії Організації Об'єднаних Націй. За цією класифікацією сектор «транспорт, складське господарство та послуги зв'язку» є сьомим і включає п'ять підсекторів. Перший підсектор включає послуги наземного транспорту, такі як залізниця, автомобільні дороги та трубопроводи. Другий підсектор включає послуги водного транспорту, включаючи судноплавство та внутрішній водний транспорт (озера та річки). Третій підсектор включає послуги повітряного транспорту. Ці підсектори включають концентрацію транспортних послуг, назви яких починаються з «транспорт» або «перевезення». Четвертий підсектор містить перелік послуг, які називаються «додаткові та допоміжні транспортні послуги». Відповідно до їхніх назв, послуги цього розділу можна класифікувати як транспортні, агентські, складські та послуги транспортної інфраструктури.

Офіційна державна та митна статистика України відрізняються у способах обліку транспортних послуг. Україна традиційно розподіляє обсяги перевезень, транспортну діяльність та доходи за різними видами транспорту, такими як морський, внутрішньоводні шляхи (річки), залізничний, автомобільний, повітряний та трубопровідний.

Як наслідок, українське законодавство та дослідження демонструють певну неузгодженість щодо того, які транспортні засоби та види діяльності класифікуються як транспортні.

Згідно з українським законодавством «Про транспорт», кожен вид транспорту має свій склад і характеристики. Розглянемо основні ознаки та сутність кожного: автомобільного, залізничного, повітряного, морського, внутрішнього водного, трубопровідного та міського електричного транспорту [60].

Відповідно до статті 22 Закону, до залізничного транспорту належать підприємства залізничного транспорту, які виконують перевезення пасажирів, багажу, вантажів, пошти, рухомий склад і залізничні колії, а також будівельні, торговельні, промислові та постачальницькі підприємства, професійно-технічні училища, вищі навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, дитячі дошкільні заклади, культури, спорту, підприємства промислового залізничного транспорту [60].

Відповідно до статті 30 Закону, до автомобільного транспорту належать підприємства автомобільного транспорту, що можуть здійснювати перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, а також авторемонтні та шиноремонтні підприємства. Водночас до автомобільного транспорту належать також залізничний рухомий склад, вантажні автотранспортні підприємства, автостанції, ремонтно-будівельні організації, навчальні заклади та соціально-побутові заклади тощо, установи та організації, що мають забезпечувати роботу автомобільного транспорту, незалежно від форм власності [60]. Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт – це галузь транспорту, яка забезпечує потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Закон визначає транспортні засоби, як автобуси, вантажні, легкові автомобілі, причепа, напівпричепа та інші колісні транспортні засоби, що використовуються у процесі перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних господарських функцій [60].

Наприклад, згідно зі статтею 24 Закону, морський транспорт включає різні підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, посилок і

пошти, а також судна, судноремонтні майстерні та морські шляхи сполучення [60]. Окрім того, до складу морського транспорту входять підприємства зв'язку, торговельні, промислові, будівельні та постачальницькі, навчальні заклади, науково-дослідні і проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я та фізичної культури та інші підприємства, установи та організації, що забезпечують роботу морського транспорту, незалежно від форм власності [65]. Слід зазначити, що ця галузь відіграє важливу роль у зростанні економіки України. Загальний дохід, що генерується ринком послуг в українських портах, становила близько 1,5% ВВП. Ця цифра генерувалась діяльністю близько 1300 організацій, в яких працювало близько 50000 осіб.

Конкуреноспроможність транспортного сектору України на світовому ринку залежить від ефективності роботи морських портів, їх рівня технічного та технологічного оснащення, відповідність сучасним міжнародним вимогам систем управління та розвитку інфраструктури.

Розвиток морського транспорту характеризується унікальними особливостями та відіграє ключову роль у транспортній інфраструктурі певних регіонів країни. Основною причиною такої особливої ролі є сприятливі фізико-географічні умови.

Українська портова галузь у Чорноморсько-Азовському басейні володіє конкурентними перевагами, які впливають із стратегічного розташування портів, що перетинають ключові транспортні маршрути та забезпечують транзит вантажів до країн Європи, Азії та Близького Сходу; глибоководні підходи (до 21 м) та глибина причалів (до 19 м у порту «Південний») дозволяє обслуговувати великі судна водотоннажністю понад 200 тис. т. Для досягнення даної мети важливо враховувати наступні умови: ідентифікація перспективних територій для розвитку портів; забезпечення регіональної близькості портів до сировинних баз і промислових центрів; створення достатніх потужностей для обробки та зберігання різноманітних вантажів - імпорتنих, експортних, транзитних і каботажних; організація локальних портів для перевалки товарів з

автомобільного, залізничного, трубопровідного та річкового транспорту; розгляд транспортних вузлів в країні; покращення залізничних зв'язків з іншими країнами; залучення кваліфікованих фахівців і робітників у сфері портового господарювання.

Важливою перевагою морського транспорту є його визначна роль у зовнішньоторговельних операціях, на нього припадає значна частка імпорتنих та експортних вантажопотоків. Важливо відмітити, що морський транспорт володіє можливістю транспортувати великі та важкі вантажі, які обмежені у перевезенні іншими транспортними засобами. Крім того, йому притаманні менші транспортні витрати за рахунок зменшеного споживання пального, меншого опору та здатності пройти більші відстані. Ще однією перевагою портів є їхня здатність наближатися до глибоких вод.

Недоліком морського транспорту є те, що він залежить від географічних умов і погодних умов, таких як течії, вітер і тривалість рейсу. Крім того, розвиток морського транспорту вимагає значних інвестицій у портові споруди та транспортний флот. Незважаючи на потужний зовнішньоекономічний потенціал України та наявність у країні 13 портів (станом на 23 лютого 2022 року), не всі з них задіяні у зовнішній торгівлі. Ситуація ускладнюється неналежним станом морської транспортної інфраструктури, введенням воєнного стану та втратою контролю над деякими портами.

Відповідно до статті 27 Закону, внутрішній водний транспорт – це судна, підприємства, установи та організації, що забезпечують і здійснюють перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти переважно внутрішніми водними шляхами, а також судна, підприємства, установи та організації, що надають інші послуги, пов'язані з використанням суден внутрішнього водного транспорту, та надають допомогу на водних шляхах для судноплавства і навігації, визначені як установи та організації [62]. Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», він визначається як вид транспорту, що включає судна та організації, які забезпечують і здійснюють перевезення

вантажів та пасажирів, багажу та пошти переважно по внутрішнім водним шляхам. Вони також використовуються для рибальства та надають інші послуги, які пов'язані з використанням судів внутрішніх водних шляхів. Організації внутрішнього водного транспорту також забезпечують внутрішнє судноплавство, утримують інфраструктуру внутрішніх водних шляхів та надають навігаційно-гідрографічне забезпечення для судноплавства.

Водний транспорт характеризується нижчими витратами та екологічністю у порівнянні з іншими видами транспорту, що робить більш конкурентоспроможним його на ринку транспортних послуг, як і для внутрішньої, так й для міжнародної торгівлі. Україна також має добре розвинену річкову мережу, що забезпечує вихід до Чорного та Азовського морів, а також внутрішні водні шляхи загальною протяжністю 2200 км. на найбільших річках Європи, таких як Дунай та Дніпро. Тому розвиток водного транспорту є перспективним напрямком подальшого розвитку транспортного сектору держави. Відповідно до статті 32 Закону, до повітряного транспорту належать авіаційні підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, аерофотозйомку та сільськогосподарську діяльність, а також організації, що забезпечують функціонування повітряного транспорту, - транспортні засоби аероклуби, аеропорти, аеродроми, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні майстерні цивільної авіації, [65].

Відповідно до Закону «Про цивільну авіацію України», авіація поділяється на цивільну авіацію та державну авіацію. До цивільної авіації належить комерційна авіація, а також авіація, що забезпечує потреби держави та громадян у повітряних перевезеннях і повітряних роботах. Цивільна авіація поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення, яка не здійснює комерційних повітряних перевезень або операцій. Державна авіація використовує повітряні судна для забезпечення національної безпеки і оборони та захисту населення. Вона підпорядкована Збройним Силам України, іншим військовим формуванням, утвореним відповідно до законодавства України,

Національній поліції, центральним органам виконавчої влади, спеціально уповноваженим з питань цивільного захисту, органам охорони державного кордону України та митним органам [64].

Відповідно до статті 34 Закону, міський електричний транспорт складається з різних складових, включаючи підприємства міського електричного транспорту, транспортні засоби, трамвайні, тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні бази та служби, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти. До складу міського електротранспорту також входять фунікулери, ескалатори, підприємства з ремонту транспортних засобів та виробництва запасних частин, об'єкти енергетики та зв'язку. До міського електричного транспорту належать також промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницько-збутові організації, навчальні заклади, науково-дослідні та дослідно-конструкторські організації, медичні, видовищні, фізкультурно-оздоровчі та спортивні заклади, інші заклади культури та місцевого значення, підприємства, установи та організації, що забезпечують роботу міського електричного транспорту як на правах власності, так і без них [64].

Відповідно до Закону України "Про міський електричний транспорт", міський електричний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи, призначеної для перевезення громадян трамваями, тролейбусами і метрополітемом на маршрутах (лініях), що забезпечують життєво важливі потреби населених пунктів [67].

Відповідно до статті 36 Закону, галузевий транспорт складається з транспортних засобів, що належать підприємствам, установам та організаціям. Підприємства та організації, що здійснюють діяльність галузевого транспорту, зобов'язані забезпечувати його розвиток та утримання на рівні, що має відповідати вимогам безпеки надання транспортних послуг. Відносини між підприємствами галузевого транспорту та підприємствами, установами і організаціями, громадянами та операторами громадського транспорту, яким

вони надають транспортні послуги, регулюються Положенням про конкретний вид транспорту (Положення) [61].

Відповідно до статті 37 Закону, відносини у сфері трубопровідного транспорту регулюються окремо Законом України «Про трубопровідний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами [62]. Зміст процесу розвитку транспортного сектору включає оцінку поточного стану функціонування транспортного сектору та показників ефективності, аналіз альтернатив переходу від поточного стану до бажаного через формування та реалізацію державної політики та визначення бажаного стану транспортного сектору з урахуванням показників ефективності.

На нашу думку, розвиток транспортного сектору передбачає поступові та стійкі зміни в його функціонуванні в результаті формування та реалізації державної політики. Цей процес спрямований на просування сектору до моделі інтенсивної конкуренції.

Транспортний сектор в Україні стикається з різноманітним конкурентним середовищем, починаючи від повної приватизації автомобільного та річкового транспорту на початку 1990-х років до повної націоналізації залізниць та портів. Враховуючи цю ситуацію, держава потребує різних підходів та інструментів для впливу на подальший розвиток та вдосконалення різних видів транспорту. Це може бути досягнуто шляхом розробки та реалізації відповідних національних інструментів, цільових програм щодо пріоритетів напрямків та досягнень науково-технічного прогресу. Отже, тому визначення ролі держави та меж регулювання у вирішенні проблем і суперечностей, пов'язаних із діяльністю і розвитком транспортного сектору, має дуже велике значення в сучасних умовах.

З цієї причини американський вчений П. Самуельсон робить висновок, що держава повинна свідомо інвестувати в транспорту інфраструктуру, оскільки збільшення капіталу, що підтримується державою, приносить нематеріальні вигоди для приватних інвесторів, які не можна виміряти в грошовому еквіваленті [31]. Це пов'язано з тим, що деякі проекти є занадто великими для обмеженого

ринку приватного капіталу, тоді як інші лише в довгостроковій перспективі можуть принести прибуток.

А. Пізанті зазначає, що економіка потребує класичних державних інвестицій, які включають громадські роботи та розвиток так званої «інфраструктури» (наприклад, дорожньої мережі, транспорту, управління земельними ресурсами) [46]. Ці державні інвестиції допомагають підприємцям зменшити витрати, покращити економічне середовище та сприяють більш ефективному руху капіталу.

Для успішного розвитку України на конкурентному світовому ринку, їй необхідно повністю модернізувати свою інфраструктуру, в тому числі транспортну. Українська транспортна інфраструктура включає дороги (дорожнє покриття), цивільні споруди для автомобільного руху (шляхопроводи, мости, естакади), об'єкти дорожнього сервісу, гідротехнічні споруди або тунелі, покращення стану доріг та послуги з утримання доріг. Добре функціонуюча інфраструктура може допомогти знизити транспортні витрати, вплинути на швидкість пасажирських і вантажних перевезень, зменшити обмеження транспортних потужностей, підвищити доступність транспортних послуг для громадян та створити сприятливе інвестиційне середовище в країні.

Тому очевидним фактом є те, що успішний розвиток транспортної інфраструктури є державним обов'язком і держава зацікавлена в його виконанні. Водночас, розвиток національної транспортної інфраструктури традиційно є відповідальністю органів державної влади, оскільки це пов'язано з високими витратами. Основною метою є розвиток транспортної інфраструктури через впровадження пріоритетних інфраструктурних проєктів, включаючи будівництво нових, реконструкцію існуючих та відновлення ушкоджених об'єктів. Така ситуація вимагає модернізації державної політики розвитку транспортного сектору на основі розвитку, формування та застосування існуючих теоретико-методологічних підходів.

Так, одним з основних завдань державної політики розвитку транспортного сектору є залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру, особливо дорожню. Однак, враховуючи тривалий період обороту капіталу і той факт, що це не завжди прийнятна для приватного сектору, основою мотивації для держави є стимулювання підприємницької активності шляхом стимулювання зростання інфраструктури транспорту через інвестиційні механізми.

Тому правомірне, що зарубіжні та українські науковці підкреслюють роль держави як інвестора в транспортний сектор і транспортну інфраструктуру, а також її роль як організатора, що залучає приватний капітал для розвитку цього сектору і виступає гарантом інвестиційних коштів. Іншими словами, процес формування та впровадження форм і методів організації впливу держави на транспортно-інфраструктурний комплекс, що об'єктивно розвивається, є забезпеченням державою цих функцій.

Основним нормативним документом, що визначає основні принципи діяльності транспорту в Україні, а саме правові, економічні, організаційні та соціальні, є Закон України «Про транспорт». Відповідно до цього закону (стаття 3), метою та основними завданнями управління в галузі транспорту є [33]: своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення в транспорті і суспільному виробництві та обороноздатності України підприємствами та організаціями споживачів транспортних і транспортних послуг; захист прав громадян при наданні транспортних послуг; безпечна експлуатація транспорту; дотримання темпів і темпів, необхідних для розвитку державної транспортної системи; захист економічних інтересів і законних інтересів України; для розвитку ефективної господарської діяльності транспортних підприємств створення рівних умов; обмеження монополізму; поліпшення розвитку конкуренції; створення центру координування функціонування всіх видів транспорту; координація, запропонована з метою забезпечення безпеки і надійності транспорту; ліцензування та розвиток конкуренції; створити рівні

умови для розвитку господарської діяльності транспортних підприємств; захист навколишнього середовища від достатньо шкідливого впливу транспорту.

Управління транспортною діяльністю здійснюється за допомогою реалізації економічної (податкової, бюджетної, кредитної, митної, інвестиційної) та соціальної політики, і також надання субсидій на пасажирські перевезення. Відповідно до положень статей 4 та 40 Закону, управління та координацію діяльності всіх видів транспорту в транспортній галузі здійснює центральний орган виконавчої влади [59].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України має на меті формування та реалізацію державної політики у різних сферах, включаючи авіацію, залізничний, автомобільний, морський та річковий транспорт, використання повітряного простору України, міський електричний транспорт, метрополітен, розвиток дорожнього господарства, безпеку дорожнього руху, судноплавство та підтримку водних шляхів для судноплавства та торговельного мореплавства [56].

Основними пріоритетним напрямками Міністерства інфраструктури є наближення транспортного сектору та інфраструктури до європейських стандартів, сприяння розвитку бюджетоутворюючих підприємств, зменшення ролі державних монополій у секторі, та децентралізація функцій міністерства [36].

Відповідно до Закону України «Про функціонування Єдиної транспортної системи України в особливий період» [38], до основних завдань Єдиної транспортної системи України під час російської військової агресії є:

1. Забезпечення транспортних потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, національної економіки та цивільного захисту відповідно до пріоритетів військових перевезень, перевезень, пов'язаних із евакуацією громадян, перевезень, що пов'язані з евакуацією вантажів та перевезень національної економіки [28].

2. Своєчасне забезпечення Збройних Сил України та інших військових формувань справними транспортними засобами відповідно до мобілізаційного завдання [28].

3. Ремонт транспортних засобів, що належать або передані Збройним Силам України й іншим військовим формуванням, і також транспортні засоби, що залишилися після їх передачі Збройним Силам України та іншим військовим формуванням [28].

4. Технічна охорона та ремонт об'єктів і споруд, що мають важливе оборонне значення [28].

5. Виробництво продукції військового та загальнопромислового призначення, необхідної для виконання транспортних функцій [28].

Ці завдання відповідають вимогам, викладеним у вище зазначених законодавчих актах, що регулюють функціонування транспортної системи в умовах особливого періоду в Україні.

2.2. Аналіз поточного рівня розвитку української транспортної галузі

У сучасному контексті інтеграційного процесу і глобальних перетворень як і раніше актуальним є питання аналізу теперішнього стану транспортної галузі України. Зокрема, аналіз факторів і причин, що можуть впливати на його функціонування у сьогоднішніх умовах. Тому необхідно вивчити поточну ситуацію та основні тенденції розвитку транспортної галузі України, а також визначити пріоритетні напрями формування та реалізації державної політики у цій сфері. З огляду на необхідність безпечного розвитку країни і суспільства в разі війни і післявоєнного відновлення, ці аспекти стають дуже важливими.

На жаль, в сучасних умовах Україна зтикається із кризою у діяльності транспортної галузі. Одною із основних причин такого стану є військовий конфлікт в країні, системна нестача коштів, недостатнє обслуговування інфраструктури і транспорту, а також технологічна відсталість цієї галузі, що

загрожує не тільки виконанню соціально-економічних функцій, а й національній безпеці України.

В результаті в сучасних умовах значно знижується загальний рівень соціально-економічного розвитку країни через російських військових атак і глобальних епідемій. За даними Державної служби статистики, ВВП України в 2020 році скоротився на 4%, що еквівалентно 41940 млрд. грн. Крім того, транспортна галузь нашої країни зазнала досить значних економічних втрат у 2020-2021 роках через пандемію COVID-19, про що свідчать детальні дані Держстату. Дійсно, частка транспортної галузі в структурі ВВП України становить 5,3%, що менше, ніж у 2019 році, коли цей показник становив 6,6% [55]. Крім того, до кінця 2021 року середня кількість штатних працівників скоротилася на 2,3%, тоді як 14,4% транспортних компаній зазнали збитків.

Варто відзначити, що в першому кварталі 2020 р. великі і середні українські компанії, і транспортну галузь теж, вперше з 2016 р. зазнали чистих збитків у 4,9 мільярдів гривень, а частка нерентабельних компаній збільшилася до 41% від загального обсягу [7]. Це було однією з основних причин зниження інвестицій у 2020 році, оскільки 65% капіталовкладень фінансувалося за рахунок власних коштів компанії. На додаток до інвестиційних факторів, попит також відіграє важливу роль в умовах пандемії, що посилює песимістичні прогнози на швидке відновлення обсягів транспортної галузі в Україні, особливо з урахуванням російської військової агресії.

У 2021 році транспортний сектор мав позитивні показники. Цього показника все ще недостатньо для забезпечення його розширеного відтворення, але досягнута рентабельність операційної діяльності становить 3,0%. Крім того, капітальні витрати значно зросли в 2020 році порівняно з відповідним періодом жовтня на 29,2%, головним чином через низьку порівняльну базу, спричинену пандемією.

Транспортна галузь включає розвинену мережу автомагістралей, розгалужену залізничну систему, порти і річкові термінали, аеропорти,

розгалужену мережу авіаційних сполучень, вантажні митні термінали і т.д. та є одним з основних секторів економіки. Це створює необхідні умови для задоволення потреб у транспортних послугах для користувачів та забезпеченні необхідних темпів зростання соціально-економічного розвитку економіки. Згідно зі статистикою, наданою Держстатистики у 2021 році, вантажообіг транспортних підприємств становив 289,3 мільярда тонно-кілометрів, це 99,7% від обсягу 2020 року (рис. 2.1).

Також варто зазначити, що обсяг вантажів, які перевезли підприємства транспортного сектору України, в тому числі і вантажі в міжнародному сполученні, використовуючи власні та/або орендовані транспортні засоби, склав 619,9 млн. тон, що становило 103,3% від показників перевезень у 2020 році (табл. 2.1).

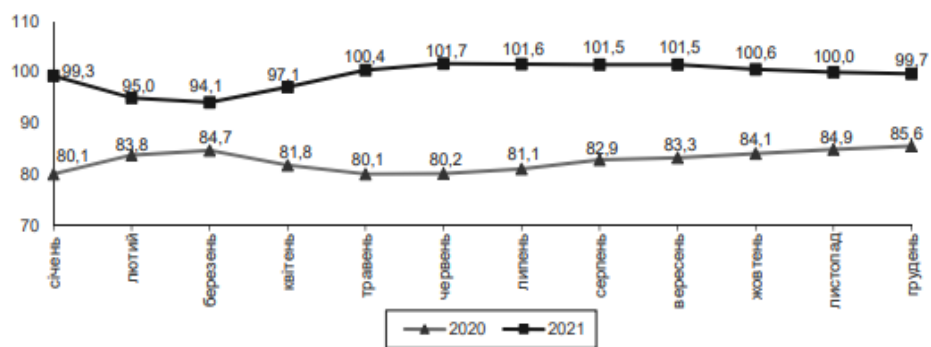


Рис. 2.1. Вантажообіг підприємств транспортної галузі України (у % до попереднього року) [55].

2021 рік для залізничного транспорту був позитивним - перевезли 314,3 млн. т. вантажів, це на 2,9% більше, чим у 2020 році. Перевезення кам'яного вугілля збільшилося на 3,3%, чорних металів – на 5,9%, лісових вантажів – на 6,9%, нафти і нафтопродуктів – на 7,6%, будівельних матеріалів – на 8,7%, коксу – на 9,0%, брухту чорних металів – на 10,4%, цементу – на 12,3%, хімічних і мінеральних добрив на 22,9%. Проте перевезення залізної та марганцевої руди зменшилось на 2,7%, зерна та продуктів перемелу знизилосся на 4,3%.

Вантажні перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р. [55]

| Вид транспорту | Вантажообіг | | Перевезено вантажів | |
|-------------------|-------------|----------------|---------------------|----------------|
| | млн. ткм | у % до 2020 р. | млн. т | у % до 2020 р. |
| Транспорт: | 289253,6 | 99,7 | 619,9 | 103,3 |
| залізничний | 180361,0 | 102,7 | 314,3 | 102,9 |
| автомобільний | 46429,8 | 110,5 | 222,6 | 116,2 |
| водний | 2946,0 | 102,4 | 5,3 | 95,2 |
| трубопровідний | 59170,5 | 85,4 | 77,6 | 79,6 |
| авіаційний | 346,3 | 109,5 | 81,8 | 92,7 |

Не зважаючи на дуже складні умови, у 2020 році Укрзалізниця відремонтувала 1,3 тис. км. колій і оновила 1,2 тис. стрілочних переводів, також провела середній ремонт приблизно 1,2 тис. км. колій, капітально відремонтувала 52,2 км. головних колій, близько 26,7 км. станційних й спеціальних колій та 1 км. під'їзних колій. Реконструйовано 141,5 км. головних колій. Але обсяги ремонтних робіт значно скоротились у порівнянні з попереднім роком, коли капітально відремонтували 131 км. головних колій (спад на 60%), 146,4 км. спеціальних і станційних колій, реконструйовано 354,2 км. головних колій. Станом на початок 2021 року із 27,1 тис. км. головних колій 6,5 тис. км. потребували капітального ремонту та 2,7 тис. км. реконструкції [50].

За 2021 рік підприємства автомобільного транспорту (в т.ч. фізичними особами-підприємцями) виконали вантажообіг 46,4 млрд. тонно-кілометрів (ткм), це на 10,5% більше, чим у 2020 році, перевезено вантажів 222,6 млн. т., що на 16,2% більше, ніж за минулий рік.

За 2021 рік водним транспортом було перевезено 5,3 млн. т. вантажів, що на 4,8% менше, ніж за попередній рік. При цьому, загальний потенціал вантажообробки 13 морських портів, які розташовані у Чорноморському, Азовському басейнах, дельті Дунаю, перевищували 230 млн. т. на рік. Морські порти відіграють дуже важливу роль у забезпеченні експорту гірничо-металургійної та агропромислової продукції країни, імпорту залізної руди,

вугілля та контейнерних вантажів. Морські порти України обробляли 57% вітчизняного експорту та 37% загального обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу [36].

В останні роки в Україні спостерігається значне зниження обсягів транзитних вантажів у портах (зменшення на 62% у 2013-2019 рр.р.) та на залізниці (зменшення на 55% у 2013-2019 р.р.). Впродовж останніх 30 років незалежності наша країна не змогла реалізувати в повному обсязі транзитний потенціал України [1].

У 2021 році пасажирообіг підприємств транспортної галузі України склав 62,4 млрд. пасажиро-кілометрів, що становить 127,3% від попереднього року (рис. 2.5). Це було пов'язане з низьким рівнем у 2020 р. і становив 49,4 млрд. пасажиро-кілометрів, що склало 46,1% від рівня 2019 року [33].

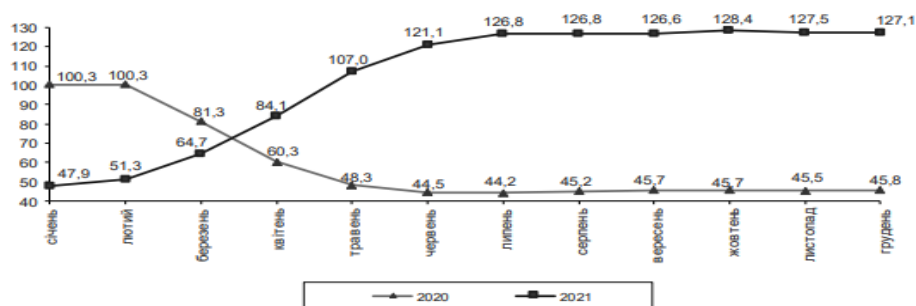


Рис. 2.2. Пасажирообіг транспортної галузі України (у % до попереднього року) [55].

Загалом, кількість перевезених пасажирів транспортом України у 2021 році складала 2656,9 млн. пасажирів, це 103,4% від рівня 2020 р. (табл. 2.2).

Авіаційний транспорт у 2021 р. перевіз 9,2 млн. пасажирів – це 91,7% більше, чим за 2020 рік. Варто відзначити, що саме найбільш постраждалою від пандемії є авіаційна галузь України, так як заборонені були регулярні та нерегулярні пасажирські та вантажні перевезення, та закриті кордони з більшістю країн світу. Що призвело до часткового припинення діяльності авіакомпаній та аеропортів України, та компаній, які здійснюють в аеропортах

наземне обслуговування [44]. Окрім того, найбільш постраждалим сектором світової економіки став сектор авіаційних внаслідок пандемії COVID-19, та обсяги пасажирських авіап перевезень у світі скоротившись на 60%. За статистичною інформацією Міжнародної організації цивільної авіації, за 2020 р. було перевезено 1,8 млрд. пасажирів, осіб, стільки ж було у 2003 році, а у 2019 році перевезли понад 4,5 млрд. пас. Узагальнені збитки від пандемії за 2020 р. оцінили у \$370 млрд., в т.ч. Азіатсько-Тихоокеанський регіон (\$120 млрд.), Північна Америка (\$88 млрд.) тощо [62]. Керівництво багатьох авіакомпаній було змушено звільняти своїх співробітників із-за пандемії.

Таблиця 2.2

Пасажирські перевезення транспортом в Україні, 2021 р. [55].

| Вид транспорту | Пасажирообіг | | Перевезено пасажирів | |
|----------------------------------|--------------|----------------|----------------------|----------------|
| | млн. пас. км | у % до 2020 р. | млн. | у % до 2020 р. |
| Транспорт | 62343,5 | 127,1 | 2656,9 | 103,4 |
| залізничний | 15654,3 | 146,4 | 81,3 | 119,0 |
| автомобільний | 18747,2 | 98,2 | 1090,9 | 100,6 |
| водний | 5,8 | 144,0 | 0,5 | 150,9 |
| авіаційний | 18410,0 | 182,2 | 9,2 | 191,7 |
| Міський електротранспорт, в т.ч. | 9526,2 | 104,3 | 1475,0 | 104,4 |
| трамвайний | 2387,4 | 94,0 | 398,0 | 94,1 |
| тролейбусний | 3467,2 | 100,4 | 594,4 | 102,7 |
| метрополітен | 3671,6 | 116,9 | 482,6 | 117,4 |

Державне підприємство «Украерорух» обслужило 2 2020 році на 57,6% менше рейсів, чим у 2019 р. Тільки Міжнародні авіалінії України (МАУ) скоротили свої рейси до 100 на тиждень, 120 рейсів у день до пандемії) [62].

Взагалі, всі фінансово-економічні процеси, які відбувались у авіаційній галузі є неоднозначними. Історично спостерігався тренд постійного зростання обсягів перевезень з 2000 року, за винятком тимчасових спадів у 2009-2010 та 2014-2016 р.р. внаслідок світової економічної кризи та російської агресії.

Міжнародні авіап перевезення в Україні почали відновлюватись у 2016-2019 роках і досягли рекордного зростання пасажиропотоків на 94%, при цьому залишається невикористаним потенціал внутрішнього авіасполучення. Така частка внутрішніх рейсів у 2019 році склала 9,2% від загальної кількості польотів і 10,6% у загальному пасажиропотоці. За наступні п'ять років пасажиропотоки в українських аеропортах подвоїлись (окрім аеропортів «Донецьк» і "Сімферополь"). 2020 рік негативно позначилася на відновленні авіаційного транспорту через пандемію коронавірусу, українські аеропорти прийняли впродовж перших дев'яти місяців менше пасажирів на 62,9% порівняно з минулим 2019 роком.

У 2013 році значна кількість польотів повітряним простором України була транзитною, і становила 66%, що дозволяло забезпечувати фінансування модернізації й експлуатації української аеронавігаційної системи, так, як майже 50% доходів Укр аерорух отримував саме із транзитних перевезень. Криза 2013-2016 р.р. призвела до ще більшого зменшення транзитних рейсів. Також бойові дії на сході України, окупація Криму, також повна заборона транзитних польотів російських авіакомпаній і повне припинення авіасполучення з ними призвели до значного зменшення транзиту на 75% впродовж 2013-2016 р.р., тому загальний обсяг транзитних рейсів за 2019 рік склав приблизно 40% від минулорічних показників (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Динаміка транзитних авіаційних рейсів в Україні [27]

Розвиток як внутрішніх, так і транзитних авіап перевезень відбувається через застарілість та значне погіршення стану авіаційної інфраструктури у

аеропортах, в той же час і аеродромна інфраструктура за даними експертів теж перебуває у критичному стані - 95% аеропортів України мають ступінь зношення 95%. Якісний рівень авіаційної інфраструктури України є досить низьким у порівнянні з іншими країнами, так у світовому рейтингу 2019 р. країна займала 103 місце серед 141 країни (рис. 2.4).

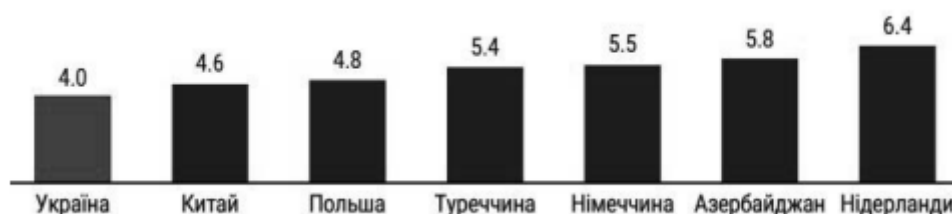


Рис. 2.4. Індекс якості авіаційної інфраструктури, 2019 р. [27]

Україна значно відстає за рівнем якістю своєї авіаційної інфраструктури (4,0) порівняно з такими країнами, такими як Азербайджан (5,8), Китай (4,6), Нідерланди (6,4), Німеччина (5,5), Польща (4,8), Туреччина (5,4) тощо.

Отже, не зважаючи на високу пріоритетність транспортної галузі України, що визначають як сферу, яка повинна отримувати повну підтримку і розвиватися на державному рівні, існує велика кількість проблем та суперечностей, що не дають розвитку у сучасних умовах.

Тому, вкрай необхідно зосередитись на всебічному оновленні транспортної інфраструктури, сприяння створенню вільних конкурентних умов щодо подальшого розвитку транспортної галузі, і ефективний зріст і координація всіх видів транспорту, що дозволить сформувавши та реалізувати ефективну та результативну державну політику, яка зможе забезпечити інституційну основу розвитку й функціонального зростання авіаційної галузі України.

Висновки до другого розділу

У сучасних умовах транспортна галузь не відповідає потребам населення та економіки у якості перевезень, хоча задовольняє їх обсягово. Це свідчить про

неефективність та недостатню результативність державної політики у цій галузі. Наприклад, в 2021 році транспортна галузь України складала лише 5,3% валової доданої вартості структури ВВП (у порівнянні з 6,6% в 2019 році), кількість штатних працівників зменшилася на 2,3% за рік, а 14,4% транспортних підприємств зазнали збитків. Останні тенденції розвитку транспортної галузі в Україні є протирічними і пов'язані зі стабільністю обсягів перевезень пасажирів та вантажів, зниженням рентабельності, зменшенням фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, зниженням інвестицій та інноваційної активності, збільшенням заборгованості перед бюджетом та кредиторами, дефіцитом власних обігових коштів та великими викидами вуглецю. До проблем і протиріч, пов'язаних з формуванням та реалізацією державної політики розвитку транспортної галузі України можна віднести: недосконале нормативно-правове забезпечення транспортної галузі, яке не відповідає передовим зарубіжним практикам; використання адміністративно-командних методів управління, що обмежує ефективність галузі; відсутність стимулів у законодавстві для залучення інновацій та інвестицій у транспортну галузь, як з боку внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів; недостатній прогрес у виконанні Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі "Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги"; недостатній рівень міжнародного співробітництва України в транспортній галузі.

РОЗДІЛ 3

ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

3.1. Тенденції розвитку транспортної галузі в умовах глобалізації

У сучасних умовах для ефективного розвитку транспортної галузі України потрібно врахувати активну участь країни у глобальному розподілі робочої сили та процес інтернаціоналізації економіки. Україна є досить важливою складовою всієї світової економіки і зазнала серйозних змін, викликаних в основному процесами глобалізації. Тому, сутність глобалізації для економіки полягає в поетапному формуванні єдиного світового економічного простору, в якому застосовуються одні й ті ж правові, політичні і економічні правила. Тому цей процес приводить до збільшення міжнародної торгівлі товарами та послугами, а також активізацією руху капіталу й робочої сили між країнами. Глобалізація в економіці обумовлена значним збільшенням обсягів виробництва, централізації та концентрації капіталу, що спостерігалось в останні роки, і також появою нових форм організаційних економічних об'єднань, що існують на глобальному рівні і виходять за рамки країни або групи країн. Процес економічної глобалізації охоплює два рівні: макрорівень, що включає економіку окремих країн та регіонів, та мікрорівень, що стосується окремих економічних суб'єктів, ринків та галузей.

На мікрорівні окремі підприємства, фірми та асоціації є основними учасниками міжнародних економічних відносин і основою глобалізації міжнародних економічних відносин. Одна із особливостей на мікрорівні полягає у створенні стратегії окремих компаній, спрямованої на розширення зовнішньої економіки, присутність на міжнародних ринках та пошук ринків збуту по всьому світу.

Глобалізація на макрорівні проявляється в тому, що окремі країни в рамках макроекономічної політики намагаються, з одного боку, послабити або усунути різні бар'єри і обмеження в своїй зовнішньоекономічній діяльності, а з іншого – координують свої зусилля з реалізації міжнародних програм, які можуть вплинути на національні інтереси.

Це об'єктивний і природний процес, коли багато країн світу прагнуть до економічного компромісу. Інтеграція економіки дозволяє кожному учаснику отримати додатковий синергетичний ефект, який немає доступу до країни, що обмежено рамками національної економіки. Це прагнення держави відображає ті нові якісні зміни і створює сприятливі умови для розвитку інтеграційних процесів майже у всіх сферах суспільного життя, наприклад в економіці. В даному випадку мова йде про взаємне проникнення капіталу із різних країн і, як наслідок, розширення міжнародної торгівлі. З'явилися нові дієві механізми регулювання економічного співробітництва між країнами, включаючи митне оформлення, кредитування і фінанси, валюту, а також імпорт і експорт [5].

Розвиток передових технологій, інженерії та інформатики призвело до підвищення продуктивності праці, що призвело до зростання в окремих країнах і регіонах. Необхідний швидкий і безперервний рух капіталу, а це означає усунення перешкод для його руху і максимальне спрощення процедур, пов'язаних з переміщенням з однієї країни в іншу капіталу. У той же час масштаби і характер конкуренції на світовому ринку міняються. Конкуренція більше не обмежується конкуренцією між окремими місцевими корпораціями, вона все більше стає міждержавною конкуренцією.

Відносини між економікою та фінансами у різних регіонах зростають. Україна враховує досвід інтеграційного процесу, який відбувається між країнами у Європейському Союзі, Канаді, Мексики та Сполучених Штатів Америки, а також країнами Латинської Америки, але необхідно мати чіткі керівні принципи та встановлені кордони [25]. Загалом процес інтеграції розглядається у 3 вимірах: міжнародному, міждержавному та національному. Зокрема, інтеграційні

процеси всередині ЄС, поряд з іншими його аспектами, особливо важливий для України. Для вирішення цих завдань необхідно чітко визначити цінову (тарифну) політику, що є важливим елементом державної інфраструктури, і місію транспортного комплексу.

Умови глобалізації сприяють розвитку транспортної галузі та його інфраструктури, що сприяє мобільності населення та інтеграції на міжрегіональному рівні. Пасажирські перевезення необхідні як для пересування робітників, так і для пересування споживачів, а промислові підприємства, які є важливими постачальниками транспорту та інфраструктури (наприклад, машинобудування і будівельних матеріалів), також є основними споживачами вантажних перевезень, на які припадає значна частина загального обсягу міжнародних перевезень. Добре розвинений транспорт та інфраструктура важливі не лише для ефективного функціонування галузі, а й для зростання сільськогосподарського сектору, особливо в контексті експорту. Крім того, транспортна галузь та інфраструктура важливі для глобального туризму, оскільки вони забезпечують пасажирські перевезення, а високоякісний транспорт та розвинена інфраструктура сприяють активному розвитку міжнародного сектору розваг.

Також слід відзначити, що достатньо розвинена транспортна галузь і інфраструктура дозволяють створювати нові робочі місця в економіці, в тому числі в суміжних секторах. І навпаки, інфраструктурні обмеження через низьку якість доріг і обмежену пропускну здатність об'єктів інфраструктури можуть обмежити або зупинити зростання країни. В цілому розвиток транспортної галузі та транспортної інфраструктури вносить значний внесок у зростання ВВП країн світу. Як правило, країни з більш якісною транспортною інфраструктурою мають більш високий ВВП на душу населення (рис. 3.1) і показує, що лідируючі позиції за якістю транспортної інфраструктури займають такі розвинені країни, як США, Данія, Бельгія, Японія, Нідерланди, Австрія, Швеція, Німеччина і Франція. Водночас у 2019 році Україна посіла 59-те місце у світовому рейтингу за якістю

транспортної інфраструктури згідно зі світовим індексом конкурентоспроможності. Таким чином, ВВП на особу населення є низьким.

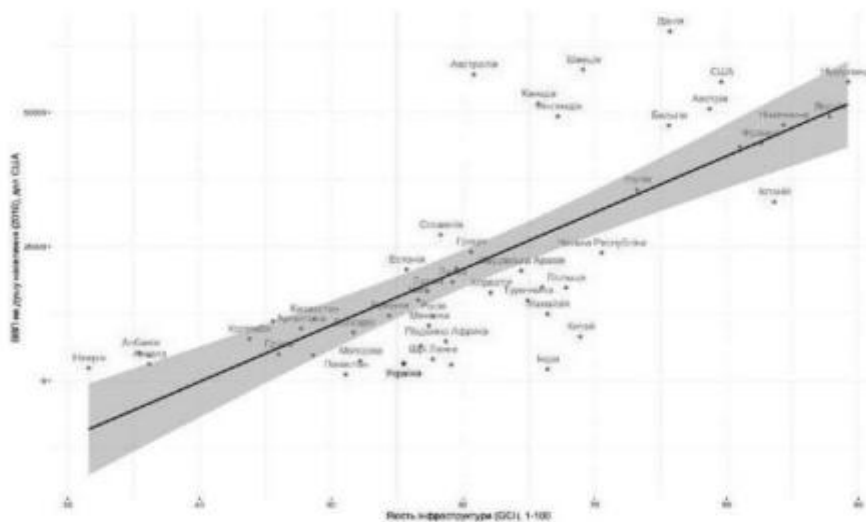


Рис. 3.1. Відношення якості транспортної інфраструктури до ВВП країни на одну особу у 2019 р. [27].

Важливо відзначити, що існує аксіома світової економіки: чим вище щільність транспортної мережі країни, тим вище рівень економічного розвитку. Наприклад, Франція, яка за площею майже дорівнює Україні, має більш ніж в 14,5 разів більше транспортних маршрутів в регіоні, що призводить до різних рівнів соціально-економічного розвитку двох країн.

Таким чином, як приклад, для порівняння, щільність автомагістралей в Україні становить всього 0,28 км. на 1 квадратний км. У Франції ця цифра становить 1,65 км., що у 5,9 разів більше. Також протяжність автомагістралі в Україні становить 0,28 тис.км, в Німеччині - 10,9 тис. км, у Франції - 7,1 тис. км., крім того, рівень фінансування на 1 км. автодороги в Україні в 5,5~6 разів вище, ніж в країнах перерахованих вище [56].

Таким чином, світовий досвід показує, що наявність розвинених транспортних виробництв і транспортної інфраструктури сприяє ефективному

застосуванню місцевих ресурсів, економічному і соціальному потенціалу, забезпечуючи ефективні транспортні та економічні зв'язки між регіонами. Створення розвиненої транспортної інфраструктури необхідно не тільки для підвищення ефективності транспортного процесу, та задля реалізації соціально-економічного потенціалу регіону. З цією метою розробляються і реалізуються за кордоном стратегії розвитку транспортної складової економіки та транспортної інфраструктури, що сприяють найбільш ефективному функціонуванню транспортної системи - всіх його складових та економіки регіону.

Як згадувалося раніше, транспортна галузь відіграє дуже важливу роль у соціально-економічній системі країни, забезпечуючи транспортування товарів, вантажів і пасажирів, тим самим встановлюючи зв'язки не тільки між компаніями, галузями і регіонами, а й між країнами світу. Таким чином, розвиток транспортної галузі є одним з найважливіших пріоритетів глобального міжнародного співробітництва.

Однак ці процеси пов'язані з інтенсивною конкуренцією між державами за світове лідерство на ринку транспортних послуг, де найбільшими перевагами є - швидкість, безпека та ефективність, безпосередньо пов'язаними з інноваціями та використанням високих технологій. Тому, високий рівень інноваційних технологій в транспорті відображає та сприяє конкурентоспроможності країни в транспортній сфері.

У сучасній ситуації економічної глобалізації транспорт є важливим елементом інтеграційного процесу поряд з фінансовим сектором. Зростання міжнародної електронної комерції через Інтернет додає додаткові вимоги до транспорту, такі як більш точні терміни доставки, більш швидке транспортування товарів, а також дотримання екологічних стандартів і стандартів безпеки.

Наприклад, швидкість залізничного транспорту може досягати 350 км/ год, а в даний час технологія «Маглев» дозволяє досягти швидкість понад 500 км/ год [39].

Крім того, існує глобальна тенденція, яка демонструє швидке злиття регіональних проектів мобільності та транспортних технологій. Тому транспорт повинен стати більш екологічно чистим, енергоефективним, безпечним, зручним для користувача та екології. Багато країн планують замінити більшість своїх автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі до 2040 року.

Варто відзначити, що у 2021 р. на Всесвітньому кліматичному саміті COP в Глазго (Шотландія) 33 країни і 6 автоконцернів оголосили про повну відмову від автомобілів, оснащених двигунами внутрішнього згоряння, протягом наступних 20 років [42, 59].

Таким чином, учасники саміту приєдналися до ініціативи приймаючої країни Сполученого Королівства, згідно з якою продаж автомобілів і мікроавтобусів, оснащених двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ), повинна бути заборонена до 2040 року. Очікується, що розвинені країни завершать цей етап раніше, до 2035 року. Серед компаній-підписантів спільної заяви були такі концерни автомобільної промисловості, як Mercedes, Volvo, GM, Ford, Jaguar/Land Rover, Великобританія, Австрія, Індія, Канада, Туреччина, Польща та інші країни [23].

В результаті підвищення швидкості, ефективності та екологічності транспортних засобів є важливою глобальною тенденцією у всіх секторах транспорту.

Крім того, в сучасних умовах можна спостерігати такі особливості і тенденції розвитку світового транспортного сектору:

- використання передових технологій і ергономічних інструментів, використання принципу мультимодальності, інформаційних технологій, супутникової навігації, електронного документообігу, інтелектуальних транспортних систем;

- зниження ваги транспортних засобів, використання композитних матеріалів, поліпшення аеродинаміки і безпеки;

- приділяти пріоритетну увагу використанню екологічно чистих транспортних засобів з низькою витратою палива, «зеленим» видам транспорту, використанню альтернативних видів палива, захисту навколишнього середовища і захисту цінних охоронюваних територій при розвитку транспортної інфраструктури країни;

- розширити використання спеціалізованих контейнерів для перевезення великих обсягів товарів і забезпечити спільну роботу транспортних систем в ланцюжку поставок;

- поліпшити швидкість і терміни доставки пасажирів і вантажів за рахунок розвитку високошвидкісного виду транспорту і логістики.

- інтеграція авіап перевезень між континентами за допомогою залучення глобальних авіаційних альянсів;

- роль недорогих авіап перевезень для прямих міжрегіональних зв'язків зростає.

- забезпечення транспортної доступності для населення, розширення асортименту, висока мобільність робочої сили, скорочення часу в дорозі пасажирів в мегаполісах.

- подальше обмеження цього процесу в містах через зростання автомобілізації в розвинених країнах і розвитку громадського та активного транспорту.

В останні роки в світі спостерігається швидке зростання кількості автомобілів і збільшення інтенсивності руху, що призвело до збільшення числа дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків.

Приєднання України до міжнародних транспортних організацій і об'єднань, та ратифікація цілої низки міжнародних договорів, угод та інших документів, що стосуються транспортних систем і транспорту, стало першим кроком до інтеграції транспортного і автомобільного комплексів України в міжнародну транспортну систему. Дуже вигідне географічне положення країни на стику геополітичного положення між Європою і Азією, двома глобальними

міжнародними транспортними вузлами, що розширюються, надмірного завантаження та перенасиченості транспортних вузлів в Європі від півночі до південної частини впливають на ситуацію невідповідно ключовим завданням України є зв'язок між Європою і Азією, реалізувати свій транспортний потенціал і побудувати транспортний міст, що з'єднає країни Європи, Азії та Сходу.

Дорожньо-транспортно комплекс України має досить потужний потенціал для розвитку, оскільки він розташований на перетині транспортних маршрутів між Західною Європою та Східною Азією. Він має дуже розгалужену мережу під'їзних шляхів і сучасний транспортний парк, що складається з усіх видів транспорту.

Україна має дуже зручне географічне положення, та через яку проходять основні транспортні коридори, такі як коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; транспортний коридор Європа - Кавказ – Азія.

Згідно з дослідженням, проведеним британським інститутом Ренделла, Україна має високий коефіцієнт транзиту між європейськими країнами, що проявляється у значних обсягах пасажирських та вантажних перевезень, перевезень і перевалки транзитних вантажів у дорожньо-транспортному комплексі України, також по території проходять магістральні нафто та газопроводи.

Однак, з метою забезпечення розвитку транзитних перевезень та інтеграції України до міжнародного економічного товариства необхідно модернізувати і удосконалити транспорту інфраструктуру, підвищити транспортну безпеку, забезпечити регулярність та надійність транспортних відносин, збільшити швидкість, поліпшити технічні умови транспортно-дорожнього комплексу і знизити витрати на доставку. Це означає забезпечення високого рівня розвитку транспортної галузі. Інтеграція галузей України і транспортних мереж в міжнародну транспортну систему дозволить залучити додатковий трафік і валютні надходження, знизити транспортні витрати, відповідати міжнародним

стандартам пасажирських і вантажних перевезень, ефективно використовувати енергію і знизити вплив на навколишнє середовище, а також значно підвищити конкурентоспроможність українських перевізників, тим самим поліпшивши позиції України на міжнародному ринку транспортних послуг. Необхідно нарощувати експортний потенціал, це допоможе забезпечити готовність української транспортної системи для підвищення обороноздатності держави України.

Таким чином, важливою умовою забезпечення сталого розвитку і зростання української транспортної галузі в контексті сучасних глобальних перетворень є формування і реалізація такої державної політики в галузі транспортних послуг, яка була б спрямована на інтеграцію країни в глобальну транспортну мережу. Основним напрямком ефективного розвитку транспортної галузі є достатньо сприятливе геополітичне становище України, і транспортна галузь в основному спирається на державну підтримку, тому політика розвитку транзиту буде переважати.

В результаті вдосконалення української транспортної системи і реалізація її сильної мобільності забезпечили євразійські відносини і стали важливим фактором розвитку національної економіки. Це зробить значний внесок у зростання ВВП України, оскільки збільшення обсягу транспортного бізнесу надасть мультиплікативний вплив на інші сектори економіки. Транзитна рента, яка компенсує доходи української транспортної системи від пасажирських і вантажних перевезень, є важливим джерелом валютних доходів.

Варто зазначити, що Україна має розвинену транспортну систему, але досить потужний транспортний потенціал країни використовується не у повній мірі. Щоб максимально використати конкурентні переваги вдалого географічного положення країни, забезпечити значне зростання зовнішньоекономічної торговельної діяльності та посилити роль нашої країни на глобальному ринку, необхідні систематичні дослідження, щоб наша країна

повністю приєдналася до Міжнародного транспортного коридору (МТЦ) як ключового компоненту світової транспортної інфраструктури.

Зрештою, транспорт є важливою основою для глобалізації світової економіки, тому багато країн прагнуть розділити свої транспортні мережі на найважливіші та перспективні сфери глобальних комунікацій, що проявляється у проектній діяльності щодо створення міжнародного транспортного коридору.

Україна вдало розташована на перетині найбільшого міжнародного транспортного коридору. Однак в даний час використовується тільки 30 відсотків транзитного потенціалу країни [49]. Україна є транзитним пунктом для чотирьох із десяти європейських транспортних коридорів, особливо тих коридорів, що мають велике транспортне значення (наприклад, коридор Балтійське море - Чорне море). Таким чином, у України є великі шанси стати життєздатним центром між ЄС та Азією. Ці коридори дозволяють найбільшим виробникам виходити на найбільші світові ринки (Новий Шовковий шлях, Індоскандинавський шлях тощо), та полегшити передачу енергоресурсів від експортера до імпортера (рис. 3.2).



Рис. 3.2. Світові транспортні коридори в Європі [27].

Зокрема, територія України, що представляє собою два мультимодальних коридори Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) і маршрут такого транспортного коридору, як Європа-Кавказ-Азія (TRASEKA), вже включена в орієнтовну карту Транс'європейської магістральної транспортної мережі (TEN-T) проект.

У контексті розширення міжнародного співробітництва та глибоких інтеграційних процесів, створення міжнародних транспортних коридорів відіграє провідну роль у розв'язанні глобальних транспортних проблем, пов'язаних з економічними та культурними і іншими міждержавними відносинами, і доцільності створення такої міжнародної транспортної інфраструктури із загальними технічними параметрами та використанням сумісних транспортних технологій з метою інтеграції транспортних систем країн до глобальної транспортної системи. Глобальна транспортна система та транспортні коридори формуються з ціллю сталого розвитку, активізації міжнародних вантажних та пасажирських перевезень. У цьому випадку необхідно забезпечити розробку і впровадження цільових і взаємопов'язаних систем заходів для всіх видів перевезень, що обслуговують міжнародні пасажирські та вантажні перевезення, ці заходи сприяють нормальному функціонуванню ринків транспортних послуг і зміцненню виробничо-технологічної бази транспортної галузі та інфраструктурних об'єктів за рахунок значного посилення ефективності інвестиційної та інноваційної політик. Також важливо розробити правову і нормативну базу, відповідну найсучаснішим технологіям логістики щодо переміщення товарів, тому ця система пропозицій повинна не тільки пов'язувати зусилля центральних установ, місцевих органів влади та підприємств, а й забезпечувати повне та ефективне використання ресурсів, виробництва, інтелектуального потенціалу, транспортних інфраструктурних об'єктів, а також стимулювати відповідні ініціативи транспортних підприємств, експедиторів та індивідуальних підприємців. Він описує геополітичну ситуацію в країні та її регіоні.

Одним з важливих завдань науково-практичного характеру є вибір транспортних маршрутів, які будуть включені в міжнародні транспортні коридори країни відповідно до міжнародних стандартів.

Держава повинна створити необхідні умови для вирішення проблеми використання наявних можливостей транспортного сполучення та підвищення своєї конкурентоспроможності на світовому ринку транспортних перевезень. Міжнародний транспортний коридор має стати поштовхом для динамічного розвитку української території.

Дуже важливо враховувати основні вимоги, які вже були прийняті до міжнародних транспортних коридорів, сформульовані в європейських угодах, які включають:

- Європейські угоди про найважливіший внутрішній водний шлях міжнародного значення;
- Європейські угоди про міжнародну магістральну залізничну лінію;
- Європейські угоди про міжнародні автомобільні дороги;
- Європейські угоди про найважливіші міжнародні комбіновані транспортні лінії та пов'язані з ними об'єкти.

При розвитку внутрішнього міжнародного транспортного коридору важливо дотримуватися вимог, викладених у європейській угоді. При реалізації міжнародного транспортного коридору необхідно створити спеціальний робочий орган, такий як керівний комітет, за участю представників країн, через які пролягає цей коридор, і відповідних країн(рис. 3.1).

Таким чином, подальша інтеграція нашої країни до міжнародної транспортної системи, приєднання України до вже існуючих міжнародних транспортних коридорів і значне розширення нового напрямку міжнародних транспортних коридорів. З метою забезпечення більш ефективної роботи міжнародних транспортних коридорів необхідно створити в цих районах нову інфраструктуру саме прикордонних і митних пунктів пропуску, які будуть в повному обсязі відповідати міжнародним стандартам і знаходиться поруч з

транспортно-складськими комплексами. Дуже важливо створити митні контрольно-пропускні пункти.

Перспективними на державному рівні є такі заходи, що сприяють залученню транспортної галузі України до міжнародного транспортного коридору: прозорість та нормалізація нормативно-правових актів у галузі розвитку та безпеки транспортних перевезень; впровадження найефективніших систем щодо управління безпеки дорожнього руху, безпекою та екологічною безпекою при перевезеннях різними видами транспорту; моніторинг та регулювання беззаперечного дотримання норм правової бази, фінансування та інших заходів [64].

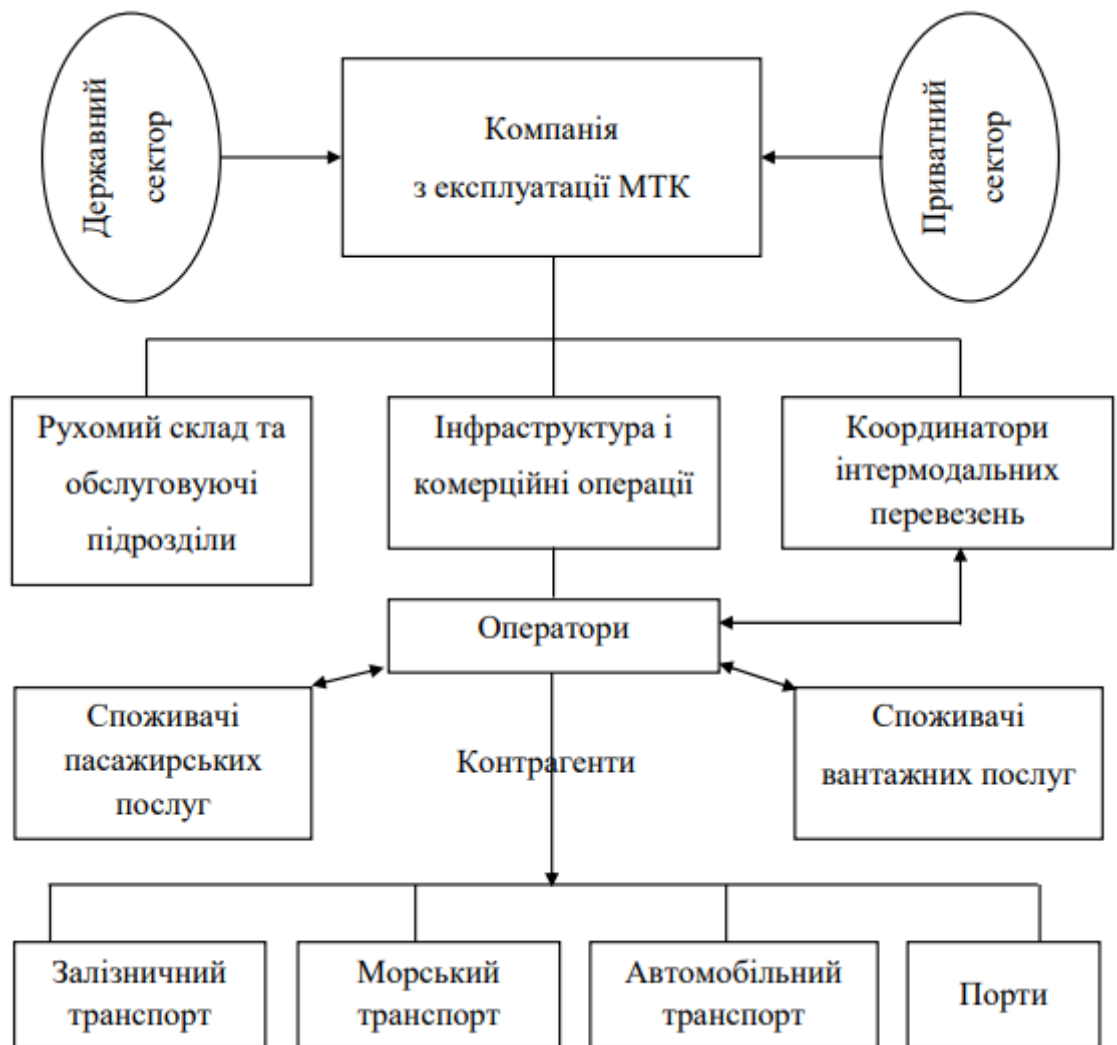


Рис. 3.3. Схема міжнародного транспортного коридору [3].

Включення України в міжнародну транспортну систему сприяє значному поліпшенню економічних, технічних, інвестиційних та експлуатаційних умов транспортної галузі, що є передумовою для вдалої співпраці із іншими країнами і входження транспортної системи в міжнародне співтовариство. Нажаль, стан транспортної галузі не у повному обсязі відповідає всім вимогам для ефективної впровадження курсу європейської інтеграції в Україні та інтеграції внутрішньої транспортної системи в Транс'європейську транспортну систему [43].

Тому модернізація дуже необхідна для забезпечення відповідності підприємств транспортної галузі України всім європейським стандартам, вона повинна забезпечити дотримання вимог до швидкості і якості вантажних перевезень і забезпечити високоякісне обслуговування клієнтів. Важливу роль цього процесу виконують заходи, які будуть спрямовані на рішення проблеми балансу попиту та пропозиції на транспортні послуги, зміцнення міжнародного співробітництва, інтеграцію української транспортної системи в європейські та глобальні транспортні мережі та розвиток державно-приватного партнерства на підприємствах транспортної галузі [58].

Таким чином, в сучасних умовах важливим завданням для України є інтеграція транспортної інфраструктури країни в транскордонну мережу, що забезпечує доступ до глобального транспортного коридору. Стратегічно вигідне геополітичне становище України допоможе прискорити процес інтеграції. Нажаль, у сьогоднішніх умовах транспортна галузь України не має відповідного рівня розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичних технологічних можливостей, що відбивається на її конкурентоспроможності, і як наслідок, транспортні витрати складають приблизно 40% у загальній вартості транспортної продукції. Мультимодальні та інтермодальні перевезення становлять 0,5% українського транспортного ринку, що в 20-30 разів відстає від країн-членів ЄС та інших розвинених країн. Незважаючи на те, що українська транспортна система обмежена Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), існує недостатня сумісність і технічне відставання [40]. Для української

транспортної галузі це проявляється, серед іншого, в скороченні транспортних перевезень через територію України, значному скороченні кількості суден, що заходять в порт, і нездатності надавати високоякісні транспортні послуги під час експортних поставок, що негативно позначається на ефективності національної економіки та її конкурентоспроможності.

Таким чином, подальший розвиток ефективної та конкурентоспроможної галузі внутрішніх перевезень у контексті глобальних процесів трансформації та інтеграції має враховувати наступні моменти:

- забезпечення взаємодії національних транспортних систем з мультимодальними глобальними транспортними мережами, включаючи залізницю (ширина колії 1435 мм);

- участь України у глобальних транспортних проєктах, наприклад, для забезпечення контролю суден і вантажів («Блакитний пояс») і створення відповідної портової інфраструктури («блакитна смуга»), а також для забезпечення безпеки Європейського Союзу;

- включення українських портів у список 100 найбільших портів світу за кількістю обробки та перевалки контейнерів;

- створення міжнародних партнерських відносин на основі державно-приватного партнерства з транспортними операторами, які прагнуть збільшити обсяги та ефективність перевезень у відповідних сегментах ринку;

- активізувати та збільшити обсяги транспортних послуг по перевезенню вантажів, товарів та контейнерів за маршрутами ЄС і Китай («Новий Шовковий шлях»), ЄС - Іран, Індія, ЄС – Туреччина;

- запровадження ефективної системи тарифної та цінової політики для забезпечення конкурентоспроможної та направленої на залучення більшого обсягу транспортних вантажів та зниження експортної та імпортової собівартості товарів;

- спрощення процедури присвоєння статусу міжнародного місцевим аеропортам відповідно до діючих стандартів і існуючої практики Міжнародної організації цивільної авіації.

- розвиток державно-приватного партнерства в області спрощення процедур при міжнародних авіап перевезеннях вантажів через аеропорти України та спрощення процедур міжнародної торгівлі за рахунок реалізації рекомендацій Економічної Комісії Європейського Союзу за принципом "одного вікна" щодо технологій і процедур контролю [40].

Для України це сприяє подальшій інтеграції у світову економіку та взяти участь у діяльності міжнародних організацій та проектах, а також значною мірою бере участь у транзитних зовнішньоторговельних вантажних потоках, що вимагає розвитку державної транспортної інфраструктури відповідно до технічних, економічних та екологічних показників економічно розвинених країн. Для цього необхідно створити і реконструювати транспортні комунікації, щоб забезпечити доступність транспортної інфраструктури і подолати технологічні прогалини за допомогою новітніх транспортних систем, що використовують інноваційні технології.

Виконання зобов'язань Україною, які пов'язані з її участю в міжнародних організаціях, повинно забезпечуватись органами центральної влади, відповідальними саме за реалізацію державної політики в галузі транспорту та її інфраструктури [18]. Саме Міністерство інфраструктури України в якості центрального виконавчого органу формує і реалізує стратегії державної політики в галузі транспорту, бере безпосередню участь у міжнародному співробітництві на автомобільному, міському, залізничному, морському, внутрішньоводному транспорті, а також управління цивільної авіації [68].

Розглянемо більш детально особливості розробки та реалізації національної політики розвитку української транспортної галузі у міжнародному співробітництві, що у контексті процесу глобалізації та міжнародного

співробітництва в підсекторах транспортної галузі слід приділяти пріоритетну увагу наступним областям [37]:

а) залізничний транспорт: реконструкція (модернізація) інфраструктури основних автомагістралей, особливо міжнародних доріг; інтеграція залізничної інфраструктури в систему міжнародних транспортних коридорів;

б) морські перевезення: створення вільних економічних зон в портах, поширення круїзного туризму, збільшення обсягів обробки вантажів і розвиток експортних послуг в портах, збільшення обсягів імпорту та експорту, а також транспортування вантажів, підвищення національної безпеки судноплавства відповідно до стандартів міжнародних організацій. Відзначимо, що розвиток портової інфраструктури України є ключем до зростання економіки і зовнішньої торгівлі, оскільки більша частина зовнішньоторговельного обороту України здійснюється по воді, особливо по морю. Однак необхідно враховувати вплив глобальних факторів на розвиток портів України, а саме:

в) річковий транспорт: розробка нормативно-правової бази річкового транспорту для інтеграції внутрішніх водних шляхів України в загальноєвропейську транспортну мережу, збільшення обсягів перевезення імпортних та експортних вантажів, збільшення кількості туристів на річкових судах, особливо іноземних туристів. Тим часом, слід зазначити, що на річковий транспорт України впливають глобальні фактори, такі як посилення конкуренції з іноземними річковими портами; глобальна спеціалізація, співпраця, вплив економічної глобалізації, яка сприяє інтеграції виробництва; збільшення споживання ресурсів; відсутність інвестицій у розвиток річкового транспорту; вимоги до екологічної безпеки для зменшення негативного впливу на довкілля, що значно впливає на розвиток річкового транспорту та потребує значної уваги до розробки та впровадження політики України у транспортній галузі;

г) автомобільний транспорт: щорічний приріст міжнародних перевезень; щорічний приріст вантажних перевезень; щорічне зростання доходів державного та місцевого бюджетів за рахунок збільшення обсягу міжнародних транспортних

послуг і транзитних перевезень; автомобільна мережа доріг: рівень національної дорожньої мережі у відповідності до міжнародних стандартів; поліпшити існуючі автомобільні дороги та умови праці, підвищити рівень організації перевезень, безпеки та ефективності, відповідати сучасним міжнародним стандартам; збільшити обсяги дорожнього будівництва, особливо за маршрутами міжнародних транспортних коридорів.

Міністерство інфраструктури України відповідає за поширення обов'язків щодо здійснення міжнародного співробітництва в галузі автомобільного транспорту, що включає моніторинг, розробку політики та участь у міжнародних угодах та організаціях.

У контексті процесу глобалізації та міжнародного співробітництва важливим елементом міжнародного співробітництва в Україні є транспортно-дорожній комплекс. Пріоритетними напрямками розвитку для досягнення успіху в цій галузі є: посилення міждержавних транспортних відносин; на основі створення національної нормативно-правової бази відповідно до міжнародних документів; створення конкурентного ринкового середовища у транспортній галузі шляхом підтримки створення компаній з різними формами власності та залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів; введення міжнародних стандартів та рекомендацій у транспортну галузь, а також розвиток взаємовигідної співпраці національних та міжнародних організацій; безпека транспорту та інфраструктури; розвиток науково-дослідної бази транспорту України та плідна співпраця із зарубіжними науково-технічними компаніями; запровадження технологій щодо ресурсозбереження та енергозбереження, зниження витрат палива та електроенергії, комплекс заходів щодо охорони довкілля; створення інформаційно-автоматизованих систем управління транспортом; стимулювання розвитку транспортного сполучення між Європою, Україною, Азією, північною та південною частинами України; нові національними транспортні маршрути; розширення та покращення експортних

транспортних послуг; розвиток туристичних послуг, що надають послуги на рівні, відповідному розвиненим європейським країнам.

Низька ефективність та результативність державної політики привела до недостатності заходів щодо реформ транспортної галузі в Україні, до низької ефективності і невеликих змін в інтеграції до міжнародної транспортної системи. Основною проблемою є те, що обрана державою стратегія розвитку транспортної галузі не відповідає вимогам міжнародної транспортної системи. загальноприйняті моделі розвитку в цій області. Вони носять фрагментарний характер і не передбачають належного прогнозування стратегічних цілей і здійсненності техніко-економічних обґрунтувань. Одним з найбільш значних недоліків в розробці і здійсненні реформ в національній транспортній галузі є відсутність сценарного підходу до розробки стратегій розвитку, які не тільки передбачають конкретні цільові програми для досягнення загальних цілей промислового розвитку, але також надають детальну інформацію про механізми і засоби формування і реалізації громадського транспорту, політика розвитку транспортної галузі в контексті глобальних перетворень і зовнішніх ризиків.

Тому розумним підходом було б використовувати принципи світової транспортної політики, вже давні прийняті в Європейському співтоваристві., зокрема: політичні, комерційні, соціальні, організаційні тарифні,, інфраструктурні, транскордонні, технічні та технічні аспекти, гармонізацію та лібералізацію світового ринку, екологічну безпеку, і перехід до цього повинен здійснюватися поетапно з урахуванням запровадження необхідного законодавства та нормативно-правової бази України.

Тому дуже важливо ще більше інтегрувати транспортну галузь України та транспортну мережу в сучасну міжнародну транспортну систему. Це приверне додатковий обсяг перевезень і валютну виручку, знизить транспортні витрати, наблизить міжнародні стандарти пасажирських і вантажних перевезень, енергетичні та екологічні показники перевезень одночасно, що призведе до підвищення конкурентоспроможності українських авіакомпаній і забезпечить

готовність до цього транспортної системи України, він використовується для підвищення обороноздатності держави.

Важливо підвищувати ефективність та якість надання транспортних послуг, що сприятиме покращенню конкурентоспроможності галузі, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього ринку, торгівлі, туризму та іншим сферам.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року описані основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі країни в середньостроковій перспективі. В цьому стратегічному документі висуваються пріоритетні напрями, за якими мають бути реалізовані стратегічні цілі:

1. Впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі.
2. Забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі.
3. Забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу.
4. Підвищення рівня безпеки на транспорті.
5. Досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні [54].

Ці пріоритети визначаються для забезпечення розвитку транспортної галузі в Україні та досягнення встановлених стратегічних цілей у період до 2030 року. Для досягнення сталого розвитку транспортної галузі України в довгостроковій перспективі необхідно вжити наступні заходи:

1. Створити законодавчо визначені умови, які сприяють залученню інвестицій, включаючи зарубіжні, до транспортно-інфраструктурних проєктів.
2. Підвищити інвестиційну привабливість галузі шляхом створення конкурентного середовища, що сприятиме розвитку.
3. Створити умови для подальшої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу в глобальний транспортний ринок.
4. Забезпечити погоджений розвиток всіх секторів та сфер транспортної галузі.

5. Удосконалити нормативно-правове регулювання з метою забезпечення рівних і сприятливих умов для всіх учасників транспортно-логістичного ринку.

6. Здійснити будівництво та модернізацію транспортної, складської інфраструктури, а також вантажних терміналів, шляхом створення сприятливих правових, організаційних і фінансово-економічних умов.

Ці заходи спрямовані на забезпечення стійкого розвитку транспортної галузі та відповідність міжнародним стандартам у майбутньому.

Отже, державна політика повинна забезпечити прискорені темпи розвитку транспортної галузі з метою сталого зростання валового внутрішнього продукту країни та активної її інтеграції у міжнародний транспортний ринок з урахуванням економічних, соціальних та екологічних аспектів. Для підвищення ефективності транспортної галузі в країні необхідно реалізувати програму комплексного оновлення та модернізації транспортної системи, яка передбачатиме реалізацію заходів з нормативно-правового регулювання, створення сприятливого інвестиційного клімату та встановлення конкурентного середовища.

Для подальшого сталого розвитку України в сучасних умовах надзвичайно важливо підвищити роль транспортної галузі, яка є необхідною для забезпечення рівня життя суспільства, соціально-економічного розвитку держави, національної безпеки та міжнародного співробітництва. Зараз транспортна галузь України відповідає лише базовим потребам економіки та населення щодо перевезень, що є недостатнім. Рівень безпеки, енергоефективності, якості перевезень пасажирів та вантажів, а також екологічні аспекти потребують покращення, оскільки вони не відповідають сучасним вимогам.

Отже, аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України свідчить про наявність негативних тенденцій і неспіввідношення з пріоритетами сталого розвитку країни, викладеними у стратегічних документах, що були прийняті на державному рівні. Це вимагає оцінки результативності та ефективності державної політики розвитку транспортної галузі України. Тому,

лише систематична політика держави, спрямована на підтримку Європейського та Євроатлантичного шляху, розбудову відносин з новими азійськими та близькосхідними партнерами, створення сприятливої бізнес-середовища, розвиток підприємництва та підтримка експорту, залучення інвестицій, розширення внутрішнього споживання та інші заходи, сприятимуть посиленню позиції України як регіонального актора, допоможуть заборонити російську збройну агресію та стануть мотором економічного зростання та підвищення рівня життя населення, включаючи розвиток транспортної галузі України.

Тому, ряд подій, які відбулися у світі протягом 2020-2022 років, мали прямий вплив на глобальне економічне оточення, включаючи транспортну галузь, як у короткостроковій, так і у довгостроковій перспективі. Ці події включають: зменшення інвестицій свідчить про те, що у майбутньому конкуренція за капітал у країнах, що розвиваються, буде швидко зростати, оскільки пропозиція значно скоротиться; вплив коронавірусу на цикли виробництва багатьох компаній змусив підприємства переглянути свої ланцюги поставок, щоб зменшити залежність від постачальників; коронавірус став каталізатором структурних змін, що відбулися одночасно в політичній, економічній, соціальній і технологічній сферах; російська військова агресія проти України також вплинула на глобальне економічне середовище та транспортну галузь.

Серед сучасних викликів та загроз для України очевидно є події, які відбулися в країні протягом останніх років, починаючи з анексії Криму Росією та тимчасової окупації окремих районів Донецької і Луганської областей, пандемії коронавірусу, а також російського військового вторгнення в Україну 24 лютого 2022 року. Ці події зумовлюють необхідність перегляду ролі та місця транспортної галузі на законодавчому рівні у забезпеченні національної безпеки.

Україна, нарівні з багатьма іншими країнами, прийняла зобов'язання щодо реалізації Глобальних Цілей сталого розвитку, враховуючи свої національні особливості, можливості, рівень розвитку та національні стратегії, концепції і

пріоритети. Тому, з метою сприяння проголошеним Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй 25 вересня 2015 року резолюціями про Глобальні Цілі сталого розвитку до 2030 року та забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства та держави з метою покращення рівня та якості життя населення, було видано Указ Президента України №722/2019 "Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року".

Успішне досягнення конкретних Цілей сталого розвитку України до 2030 року прямо залежить від ефективності та результативності державної політики розвитку транспортної галузі, зокрема: забезпечення доступності і сталого управління водними ресурсами й санітарією; сприяння послідовному, всеосяжному та сталому економічному зростанню, повній та продуктивній зайнятості та достойній праці для всіх; забезпечення відкритості, безпеки, життєздатності та екологічної стійкості населених пунктів; прийняття невідкладних заходів щодо боротьби зі зміною клімату та її наслідками.

Ці аспекти є ключовими для досягнення сталого розвитку України і вимагають відповідних державних заходів та стратегічного планування у сфері транспорту [60]. Цільові орієнтири, визначені в Цілях сталого розвитку України до 2030 року, повинні бути враховані при розробці всіх прогнозних і програмних документів, нормативно-правових актів та проєктів, що стосуються транспортної галузі. Це необхідно для забезпечення балансу між економічним, соціальним та екологічним аспектами сталого розвитку України, зокрема в транспортній сфері. Врахування цих Цілей має велике значення, оскільки належне забезпечення транспортного сполучення та надання якісних та доступних транспортних послуг є важливими для сталого розвитку України. Нехтування цими аспектами в сучасних умовах ставить під загрозу не лише економічне зростання і соціальний добробут, але й національну безпеку країни. Тому, включення цих питань у всі аспекти планування і регулювання транспортної галузі є невідкладним завданням для досягнення сталого розвитку України.

Слід відмітити, що транспортна галузь відіграє важливу роль у стимулюванні прогресивних змін в економіці України і відображає ефективність та результативність державної політики щодо її розвитку та загальної національної економіки. Транспортно-дорожній комплекс України є стратегічною складовою розвитку економіки і має великий потенціал для зростання. Країна розташована на перехресті транспортних маршрутів між західною Європою та східною Азією, що сприяє розвитку розгалуженої мережі транспортних шляхів і наявності сучасного транспортного рухомого складу всіх видів. Україна має високий показник транзитивності (транспортної привабливості), що відображає потенціал транспортної галузі, але для його реалізації необхідні стратегічні реформи у цій галузі. [40].

З метою дальшого перетворення та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі України, Міністерством інфраструктури було розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Цей комплексний програмний документ встановлює мету та завдання для розвитку транспортної галузі та враховує її інтеграцію з європейською транспортною системою.

Стратегія встановлює основні напрями комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, а також основні шляхи розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Головними пріоритетами розвитку транспортної галузі до 2030 року є:

- створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, що передбачає зміцнення інституційної спроможності виконавчих органів влади у сфері транспорту та розвиток транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;

- промоція інноваційного розвитку транспортної галузі та реалізація глобальних інвестиційних проєктів, спрямованих на суттєву модернізацію наявних та будівництво нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Це дозволить задовольняти потреби у якісних транспортних послугах,

враховуючи ресурсні та екологічні обмеження, та зменшувати транспортні витрати вартості продукції;

- створення безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту, що передбачає покращення державного управління в галузі безпеки на транспорті відповідно до міжнародних стандартів, а також зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, які безпосередньо або опосередковано регулюють ринок транспортних послуг і здійснюють державний нагляд за безпекою на транспорті;

- забезпечення безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції, що передбачає заходи з розвитку пасажирських перевезень між регіонами країни та розширення мережі міського транспорту з метою забезпечення мобільності та ефективного функціонування сучасного пасажирського транспорту. Також включає здійснення ефективного державного контролю за якістю надання пасажирських транспортних послуг.

Впровадження транспортної стратегії сприятиме значному покращенню продуктивності транспортної системи в цілому, сприяючи сталому розвитку економіки та підвищенню життєвого рівня громадян України. Завдяки стратегії буде забезпечено зростання ефективності внутрішніх вантажних перевезень шляхом поліпшення відповідної інфраструктури та інтеграції її з міжнародною і Транс'європейською транспортною мережею. Це буде досягнуто шляхом створення мережі маршрутів для регулярних контейнерних / мультимодальних вантажних поїздів, які будуть синхронізовані з маршрутами поїздів Європейського Союзу. Крім того, застосування вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS сприятиме покращенню ефективності використання повітряного простору України.

Крім того, плани, що визначені в стратегії, передбачають, що Україна до 2025 року займе місце у топ-50, а до 2030 року - у топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності, що вимірюється Світовим банком. Крім того, згідно зі стратегією, передбачається збільшення обсягів перевезень вантажів і

пасажирів, зокрема шляхом п'ятикратного зростання перевезень внутрішніми водними шляхами, а також включення України до топ-100 найбільших портів світу за обсягами обробки контейнерів. Збільшення обсягів інвестицій у розвиток транспортної галузі забезпечить оновлення не менше, ніж 90% основних активів до 2030 року. Крім того, до 2030 року реалізація цілей стратегії передбачає досягнення рівня локалізації виробництва інноваційного транспортного спорядження на українських підприємствах на рівні не менше ніж 80%. Реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі на період до 2030 року має на увазі наступні досягнення: збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям до 70% від загальної кількості, забезпечення регулярного автобусного сполучення для 90% сіл та селищ, підвищення використання електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75%, а також збільшення використання альтернативних видів палива та електроенергії.

Отже, реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі на період до 2030 року має на меті створення конкурентного внутрішнього ринку транспортних послуг та формування ефективної національної транспортної системи. Ця система буде забезпечувати належну якість та безпеку перевезень, зменшувати негативний вплив на довкілля, а також підвищувати конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних послуг. Крім того, це сприятиме реалізації транзитного потенціалу України.

Вимоги глобалізації світової економіки ставлять перед нашою країною нові завдання, які вимагають вищого рівня виконання. Значущість ефективного використання транспорту в міжнародних зв'язках стає все більш вагомим. Зростання торговельних обсягів з іншими країнами підвищує роль морського транспорту. Портовий комплекс України має вирішальне значення для розвитку національної економіки та задоволення її потреб. Оскільки вимоги зростають, морські порти України повинні відповідати всім стандартам та надавати конкурентоспроможну портову інфраструктуру на міжнародному рівні.

У зв'язку з усім вищезазначеним, необхідно прийняти на державному рівні Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року. Основною метою цієї стратегії є визначення концептуальних принципів формування державної політики щодо планування та розвитку портової галузі. Головні завдання стратегії полягають у поліпшенні обслуговування, створенні умов для залучення приватних інвестицій та підвищенні ефективності використання наявних морських портових потужностей. Крім того, важливими аспектами є гармонізація розвитку припортової інфраструктури, збільшення пропускної здатності морських портів, підвищення рівня їх участі в міжнародних ланцюгах постачання, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів і запобігання забрудненню навколишнього середовища суб'єктами господарювання та суднами. Крім того, важливо виконувати вимоги щодо використання та охорони водних об'єктів в межах території та акваторії морського порту згідно з міжнародними стандартами.

Для досягнення даної мети, викладеної у Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, необхідно втілити стратегічні цілі через такі напрями: оптимізацію системи управління портовою галуззю, збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей, та покращення сервісу в морських портах України [36].

Транспортна стратегія розвитку морських портів до 2038 року передбачає зростання обсягу вантажообігу вітчизняних морських портів на 1,5 рази та залучення приватного капіталу до 50 млрд.грн. Ці значення є основними показниками, на основі яких встановлюються цільові індикатори для досягнення поставлених завдань. Основною стратегічною метою розвитку транспортної галузі в сучасних умовах є задоволення потреб української економіки шляхом розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури. Для досягнення цієї мети передбачається реалізація відповідних стратегічних цілей в різних напрямках, а саме:

У сфері наземного транспорту: відновлення та реконструкція 10 000 км. доріг до 2030 року; зменшення кількості магістральних залізничних шляхів з простроченими строками капітальних ремонтів до нуля; зниження ступеня зносу локомотивів до 45%; будівництво нових цементобетонних доріг з використанням цементно-шлакової продукції.

У сфері водного транспорту: підвищення мінімального рівня ефективності в портах до 70% шляхом збільшення обсягу переробки до 200 млн.т. на рік; збільшення обсягу вантажних перевезень річкою до 20 млн.т. до 2025 року; забезпечення зростання кількості глибоководних (від 19 метрів) морських причалів в Україні до мінімуму 5.

У сфері повітряного транспорту: збільшення загального обсягу пасажиропотоку українських аеропортів до понад 70 млі.пас. на рік; збільшення кількості транзитних авіаційних рейсів.

Також необхідно реалізувати експортний та транзитний потенціал України шляхом: забезпечення включення України до TEN-T, карти вантажопотоків Європа - Середня Азія - Китай, TRASECA, а також розвиток частини Балтійсько-Чорноморського коридору на території України, зокрема річок Дніпро і Прип'ять; збільшення обсягу контейнерних перевезень до 2 млн.т..

Для досягнення вищезазначеної стратегічної мети - забезпечення потреб української економіки за рахунок розвиненого та модернізованого транспорту та інфраструктури - необхідно здійснити наступні пріоритетні заходи тактичного характеру за відповідними напрямками:

У сфері наземного транспорту: оновлення транспортної стратегії; модернізація залізничної інфраструктури; розвиток високошвидкісного пасажирського залізничного транспорту; модернізація і розвиток дорожньої інфраструктури, включаючи будівництво бетонних доріг.

У сфері водного транспорту: розробка стратегії внутрішнього водного транспорту та оновлення стратегії морського транспорту; модернізація портової інфраструктури, включаючи державно-приватне партнерство; вирішення

проблеми вузьких місць на припортових залізничних ділянках; відновлення та розвиток річкової інфраструктури і забезпечення належних параметрів суднового руху на водно-шляхових сполученнях; створення сприятливих умов для будівництва транспортно-логістичних комплексів на річках країни.

У сфері повітряного транспорту: розробка стратегії розвитку внутрішніх авіап перевезень; модернізація і будівництво нових регіональних аеропортів, включаючи державно-приватне партнерство; створення мультимодальних логістичних центрів у Києві, Харкові, Одесі, Дніпрі та Львові; стимулювання транзитних рейсів в українському повітряному просторі після повного відновлення контролю над територіями, які тимчасово окуповані Росією.

Для досягнення експортного та транзитного потенціалу України необхідно вжити наступні заходи: створення сприятливих умов для розвитку мультимодальних перевезень; створення передумов для інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів; розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема створення системи логістичних хабів; забезпечення конкурентоспроможної вартості транзитних перевезень залізницею. Отже, реалізація цих заходів державної політики у галузі транспорту дозволить Україні стати розвинутим логістичним та виробничим центром, що задовольняє потреби економіки і реалізовує експортний та транзитний потенціал країни.

Отже, на основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що останні події в Україні та світі вимагають концептуального перегляду існуючої державної політики щодо ролі транспортної галузі України в контексті національної безпеки. Також потрібно визнати, що транспортна галузь та її підгалузі виступають суб'єктами забезпечення національної безпеки. Ці фактори повинні бути враховані при подальшій трансформації державної політики розвитку транспортної галузі України з огляду на існуючі загрози та виклики сьогодення.

3.2. Перспективи розвитку авіаційної галузі України в співробітництві з Європейським союзом

Глобалізаційні процеси світової економіки призводить до інтенсифікації економічних зв'язків між країнами і значно підсилює роль транспорту, зокрема авіації. Це призводить до збалансованості регіональних розходжень як між країнами, так і на рівні транс'європейської транспортної мережі з географічної перспективи. Ефективний транспорт відіграє важливу роль у зменшенні різниць між регіонами. Такий підхід дозволяє розглядати авіаційну галузь як ключовий каталізатор економічного зростання, що створює конкурентні переваги для національних економік у світовому масштабі. Це особливо важливо з огляду на інтеграцію авіаційного ринку між Європою і Україною.

Ратифікація Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом передбачає необхідність впровадження ряду законодавчих актів ЄС. З цією метою Кабінет Міністрів України розробив план дій для виконання директив, включаючи ті, що стосуються авіаційної сфери. Крім того, Міністерство інфраструктури розробило стратегічні плани розвитку окремих видів транспорту до 2023 року, які визначали основні принципи, стратегічні напрями, а також цілі та завдання для подальшого розвитку авіаційної галузі протягом наступних 5 років [59].

Низькі техніко-технологічні та економічні показники більшості вітчизняної техніки, яка не відповідає в повному обсязі міжнародним стандартам, призводить до невідворотних втрат у глобальній конкуренції на ринку транзитних послуг. Це призводить до збільшення присутності іноземних транспортно-експедиторських компаній на українському транспортному ринку.

Особливо актуальна ця проблема в морському та повітряному транспорті. Слід також відмітити, що на підприємствах транспортної галузі питання приватизації, розвитку приватно-державного партнерства, залучення інвестиційних коштів, технічні інновації та технологічне оновлення

залишаються недостатньо вирішеними, не відповідають навіть мінімальним соціальним потребам працівників, існує відсутність безпеки та руйнується система контролю.

Оскільки транспортна галузь є критично важливою для економіки бідь-якої країни, рівень розвитку національної транспортної системи стає ключовим показником інтеграції соціально-економічної сфери в глобальну економіку.

Розвиток авіаційної промисловості України прямо залежить від інтеграції в Європейський економічний простір та світову транспортну систему. Це обумовлено як зовнішніми факторами, такими як глобальна і національна криза, так і необхідністю відповідати вимогам сучасного розвитку світової економіки в транспортних системах розвинених і країн, що розвиваються.

Стратегія розвитку авіаційної промисловості України націлена на розширення мережі транспортних зв'язків, збільшення їх завантаженості та удосконалення взаємодії різних видів транспорту за допомогою значних інвестицій у транспортну сферу [38]. У Концепції розвитку дорожньо-транспортного комплексу України до 2023 року були встановлені основи інвестиційної стратегії, спрямованої на виконання завдань, що постають перед галуззю у контексті зростання попиту на послуги транспортних підприємств та посилення інтеграції України до Європейської транспортної системи. Однак, згідно із звітом Державної служби статистики України, обсяг капітальних інвестицій у підприємства транспортної галузі у 2021 році склав 18,83 млрд. дол., що менше на 42,6% або на 13,97 млрд. дол. Порівняно з 2020 році [32].

За результатами аналізу загального стану транспортної системи України підтверджується наявність високого повітряного потенціалу у країни, який визначається вдалим географічним розташуванням, сприятливим кліматом та наявністю ресурсів. Показники розвитку транспортної системи свідчать про її ієрархічний характер, який включає декілька підсистем з різними значеннями в загальній структурі української економіки.

Розвиток авіаційної промисловості України, відмінно від інших галузей транспорту, які не передбачають значні структурні зміни в своїй інфраструктурі та є досить гнучкими в аспекті регулювання, виявляється унікальним через особливості, такі як недостатнє фінансове забезпечення будівництва та реконструкції авіаційної інфраструктури і відсутність адекватного обладнання повітряного флоту. Тим не менше, конкурентні переваги цієї галузі обмежені певними факторами, основними з яких є специфіка повітряного транспорту, така як розташуванням об'єктів, висока залежність від кліматичних умов та наявність законодавчих обмежень, що регулюють авіаперевезення на комерційних біржах та інші аспекти.

За наявності конкурентних переваг і торговельних обмежень у кожному сегменті української транспортної системи, а також в окремих підсистемах, головними завданнями держави в рамках сталого економічного розвитку є сприяння чесній конкуренції між різними видами транспорту для досягнення максимальної економічної ефективності (табл. 3.2). У цьому контексті конкурентні переваги окремих видів транспорту повинні використовуватися для стимулювання динамічного розвитку відповідних транспортних підсистем.

Інтеграція української транспортної системи до єдиної транспортної системи ЄС є одним з головних напрямків розвитку. Починаючи з початку зовнішньої політики сусідства ЄС, Україна стала першою країною, до якої для обговорення спільних дій з візитом приїхали представники Європейської комісії. Одним з найбільш перспективних аспектів транспортної стратегії України є інтеграція її повітряної мережі в європейський повітряний простір та повітряну мережу ЄС. Проте, інтеграційні процеси в Україні розвиваються в умовах складних економічних і політичних викликів, як сповільняють процес структурної перебудови національної економіки [30].

Попри різноманіття існуючих стратегій та планів для інтеграції, українська транспортна політика характеризується відсутністю урахування потреби у модернізації та розв'язання проблем, які тісно пов'язані із безпекою повітряного

транспорту для пасажирів та вантажів під час вступу в європейський повітряний простір. У зв'язку з цим нами представлено концептуальні пропозиції щодо інтеграції української повітряної мережі до повітряного простору ЄС, враховуючи низку факторів - економічні, правові, технічні та соціальні аспекти інтеграції (рис. 3.4).

Таблиця 3.1

Завдання авіаційної сфери України в умовах інтеграції з ЄС [38]

| | |
|--|--|
| законодавчі | гармонізація вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розробка та впровадження відповідно до міжнародних вимог технічних і технологічних регламентів і стандартів уніфікація вимог до перевізників |
| економічні | забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективне використання транзитного потенціалу; підвищення конкурентоспроможності національної авіації на міжнародному ринку транспортних послуг; удосконалити систему використання митної статистики для відстеження та прогнозування транзиту товарів |
| технічні | забезпечення сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав, модернізація інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон, впровадження автоматизованої системи |
| завдання щодо покращення функціонування прикордонних пунктів | спрощення процедури перетину державного кордону та розумне скорочення часу, необхідного для здійснення контрольних процедур у пунктах пропуску по інший бік державного кордону; привести умови роботи цих пунктів пропуску у відповідність до європейських стандартів; створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»; створення міждержавної системи обміну інформацією з використанням електронних баз даних митних органів ЄС для забезпечення ефективної роботи прикордонних переходів; створення ефективної системи контролю габаритних параметрів транспортних засобів у пунктах пропуску по інший бік державного кордону |
| посилення міжнародного співробітництва | дотримання міжнародних транспортних конвенцій та угод та їх виконання; забезпечити співпрацю з ЄС для розвитку міжнародних транспортних коридорів і осей, визначених Групою високого рівня Європейської Комісії; забезпечення розвитку співпраці з Польщею, Білоруссю та іншими країнами щодо організації контрейлерних перевезень; забезпечення співробітництва у використанні систем супутникової навігації в рамках Угоди про співробітництво у сфері цивільних супутникових навігаційних систем між Україною та Європейським Співтовариством та його державами-членами; укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та країнами-членами ЄС |



Рис. 3.4. Аспекти європейської інтеграції української авіаційної галузі [38]

З огляду на недостатню ефективність механізмів реалізації інтеграційних пропозицій через внутрішні реформи на різних ланках влади, Україні рекомендується активно приймати участь у спільних програмах розвитку авіаційних мереж ЄС та взаємодіяти з різними міжнародними транспортними організаціями. Важливим є зазначити, що стратегія розвитку української авіаційної мережі повинна бути націлена на розширення транспортних зв'язків, збільшення їх завантаженості та покращення взаємодії з іншими видами транспорту.

Україна бере участь у двох європейських ініціативах, які спрямовані на підсилення інтеграційних процесів у сфері транспорту – твінінг-проект

«Підтримка розвитку та реалізації транспортної політики в Україні» і проект «Підтримка інтеграції України до ТЕН-Т» (транс'європейська транспортна мережа). Ці ініціативи є консультативного характеру.

Реалізація проектів повинна призвести до створення єдиного плану розвитку транспортних мереж, який враховуватиме оптимальне використання їх суб'єктами відповідно до конкретних вимог по перевезенню пасажирів і вантажів (рис. 3.5). Основні напрямки транспортної політики України повинні бути спрямовані на збільшення обсягу транспортних потоків, яке стане фундаментом для розробки проектів в рамках Програми допомоги ЄС, зокрема тієї, що пов'язана з інтеграцією транспортної системи України. Ця ініціатива реалізується за допомогою проекту Twinning «Підтримка розробки та імплементації транспортної політики в Україні»

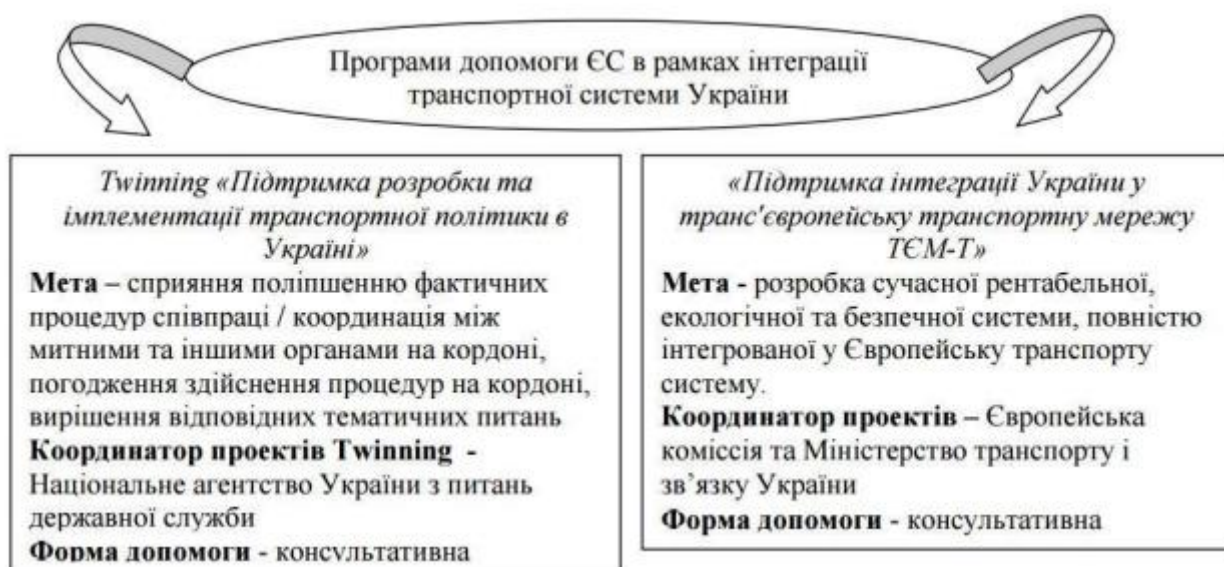


Рис. 3.5. Програми допомоги Європейського Союзу з метою модернізації транспортної галузі в контексті інтеграції [34-38]

Мета полягає в полегшенні удосконалення фактичних процедур співпраці та координації митних та інших прикордонних органів, а також в координації прикордонних процедур та вирішення тематичних питань. Проект Twinning координується Національним агентством з питань форми допомоги державній службі – Радою транспортної мережі ТЕН Т. Мета полягає у розробці сучасної,

економічно ефективної, екологічно чистої та безпечної системи, яка повністю інтегрована в європейську транспортну систему. Проект координується Європейською Комісією та Міністерством інфраструктури України та проводиться у формі надання консультацій. Цей аспект є ключовим для залучення іноземних інвестицій, сприяючи розширенню можливостей України саме у сфері реконструкції та модернізації вже існуючих транспортних мереж і розвитку нових з використанням останніх інноваційних технологій. [35-36].

Виконання завдань щодо інтеграції повітряної мережі України до повітряного простору ЄС тісно пов'язане з ключовими напрямками стратегії інтеграції, однак на сьогоднішній день українська авіамережа, а також загальна транспортна система, не готові до активного виконання більшості завдань, визначених у стратегії.

У зв'язку з несформованим нормативно-правовим забезпеченням функціонування та розвитку галузі і обмеженими інвестиціями спостерігається поступовий знос технічних засобів, що має негативний вплив на безпеку руху та стан навколишнього середовища. У ситуації жорсткої конкуренції ці фактори можуть призвести до активізації інтеграційних процесів та витіснення українських перевізників не тільки із європейського ринку, але й з внутрішнього ринку транспортних послуг, що створює реальну загрозу для економічної безпеки країни. Отже, належить розробити певні послідовні кроки інтеграції повітряної мережі України для кожної зони.

В рамках надання правової підтримки для впровадження інтеграції авіаційної мережі слід вжити такі заходи:

I етап – реалізація Угоди про асоціацію України та ЄС, яка включає в себе активізацію процесів наближення та взаємозв'язку національних господарств та відповідних механізмів щодо регулювання відносин країн у сфері економіки, політики та соціальної;

II етап – створення робочих груп, в яких братимуть участь високопосадовці та представники підрозділів всіх рівнів управління державою, має на меті

забезпечення впровадження стратегії інтеграції транспортної політики України у відповідності до транспортної політики ЄС. Це досягається шляхом установа прямого контакту між міністерствами, робочими групами та експертними комісіями різних держав;

III етап – розробка механізмів впровадження українських нормативно-правових актів у відповідність зі стандартами Європейського Союзу;

IV етап – вирівнювання загальних норм функціонування авіаційної мережі України зі стандартами Європейського Союзу.

Процес глобалізації світової економічної системи, стандартизація національних політичних принципів у міжнародних відносинах на підставі відповідних угод та конвенцій, а також наростаюча тенденція у збільшенні пасажирських і вантажних потоків із України до країн-членів ЄС та можливості взаємних вигід від утворення єдиного повітряного простору є значущими факторами, що сприяють економічній інтеграції.

Завершальним етапом (четвертим) економічної інтеграції є реалізація лібералізації транспортної галузі та одночасного відкриття національних ринків та країн-членів ЄС. Це може бути досягнуто завдяки впровадженню наступних заходів:

I етап – за допомогою взаємовигідного режиму сприяння економічному розвитку пропонується впровадження єдиного правового положення та уніфікованих стандартів у галузі конкуренції та інвестицій, що сприятиме зростанню;

II етап – стимулювання розширення географії перевезень та варіативності транспортних потоків шляхом підтримки експорту авіаційних послуг України;

III етап – поступове зняття обмежень у конкуренції шляхом зменшення використання заходів протекціонізму на внутрішніх ринках та серед перевізників.

Інтеграція української повітряної мережі в європейський повітряний простір передбачає потребу в модернізації технічної бази авіапідприємств.

Державне інфраструктурне устаткування повинно відповідати високим європейським стандартам, включаючи параметри швидкості, завантаженості та використання сучасних систем регулювання.

У цьому контексті основною метою впровадження технічних аспектів інтеграції української авіаційної мережі до повітряного простору ЄС є модернізація, реконструкція та розширення пропускної здатності, поліпшення якості обслуговування пасажирів та вантажів, а також наближення експлуатаційних, технічних і економічних показників повітряних мереж до встановлених європейських стандартів.

У свою чергу, Україна виявляє сталий інтерес до поглиблення європейської інтеграції. Визнання України як європейської країни світовим співтовариством висуває високі вимоги до уряду у плані розвитку ефективної транспортної системи, що зможе брати участь у міжнародних транспортних коридорах і сприяти розвитку геополітичного потенціалу та транзиту країни.

Встановлені орієнтири для інтеграції авіаційної мережі України у повітряний простір ЄС вказують на основні заходи для вирішення проблем подальшого розвитку авіаційної галузі, враховуючи нові виклики, що стоять перед авіаційним сектором у контексті відновлення та оновлення реального сектору економіки.

3.3. Інтеграція української авіаційної промисловості до європейської транспортної системи

Реалізація мети щодо інтеграції національної цивільної авіації у систему міжнародних відносин є стратегічною пріоритетною метою національної економічної політики. Успішне досягнення цього завдання дозволить Україні вступити до єдиної програми розвитку європейського повітряного простору. Впровадження "повітряних мостів" сприятиме ефективній співпраці між

українськими та європейськими авіаперевізниками та підвищить рівень цих відносин.

Проведення ініціативи такого масштабу передбачає розробку таких спеціальних оперативних заходів під час аеронавігаційного обслуговування для забезпечення високого рівня безпеки польотів. Також потрібно врахувати, що на відкритому ринку можуть успішно конкурувати компанії, які змогли "підсилити" свою позицію під "крило", тоді як країни, які знехтували належною державною протекціоністською політикою, практично втратили свої національні авіаційні ресурси.

Угода САР має на меті поступове впровадження у галузі авіаційної безпеки, безпеки польотів, управління повітряним рухом та інших сферах, понад 60 стандартів та директив Європейського Союзу. Після виконання цих вимог українські авіаперевізники отримають необмежені комерційні права для перельотів між будь-якими точками ЄС, при умові, що рейс є складовою частиною послуги, яка обслуговує пункт в Україні.

Компанії авіаційного сектору з країн ЄС матимуть необмежені комерційні можливості для здійснення рейсів в/з України. Зазначено, що додатковим плюсом для України стане признание усіма країнами-членами ЄС виданих їй сертифікатів управління повітряним екіпажем та управлінням повітряним рухом.

Метою створення єдиного авіаційного простору між ЄС і рядом третіх країн є розширення європейських норм і стандартів в авіаційній сфері, включаючи вимоги до безпеки польотів. Відкриття ринків та поступова гармонізація регулятивних актів реалізуються на крокових етапах, супроводжуючись наданням технічної допомоги для підтримки країн-партнерів щодо впровадження необхідних заходів.

Реалізація Угоди про Спільний авіаційний простір дозволить збільшити конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку та впливати:

- 1) на державне регулювання авіаційної сфери:

Реалізація угоди САП у галузі цивільної авіації передбачає введення нового органу з єдиною формою та правовим характером в систему державних контролюючих органів, чиї рішення стануть зобов'язальними для виконання всіма сторонами. Крім того, саме з моменту набрання чинності Угоди національний орган України буде входити у якості спостерігача до складу Комітету Єдиного Неба.

2) на авіабудівну промисловість:

Створення Спільного Авіаційного Простору неможливе без акценту на розвиток та оновлення авіапарку за допомогою новітніх літаків, удосконалення обслуговування пасажирів та модернізацію аеропортів, що є ключовим фактором у підписанні угоди.

Додатково, відзначається, що механізм змішаного комітету враховується у процесі забезпечення технічної підтримки та фінансування місії Угоди. З урахуванням обмежень для закладення законодавчих норм та стандартів УП іноземцями (а також встановлення норм техніки, установок та конфігурацій обладнання), змішаний комітет призначений для визначення пріоритетів інвестування та фінансової допомоги.

Угода чітко визначає ключові сфери виробничої співпраці між сторонами, як це передбачено у статті 12. Метою цієї співпраці є розробка та реалізація спільних проектів у сфері розвитку авіаційної промисловості України. Це включає придбання власної інфраструктури, технічну кооперацію для відповідності виробничим стандартам та залучення інвестицій для стимулювання розвитку.

3) на авіаційні перевезення:

Угода про Спільний Авіаційний Простір направлена на поєднання ринків авіатранспорту України та ЄС за допомогою процесу лібералізації та зняття бар'єрів для доступу до цих ринків. Це сприятиме оптимізації перевезень та підвищенню якості наданих авіаційних послуг, а також допомагатиме розвитку

транзитного потенціалу України та інтеграції до європейських повітряних організацій, зміцнюючи авторитет нашої країни на міжнародному ринку [47].

Додатково, підписання угоди означає впровадження стандартів безпеки, що визначені в Європі, підвищення рівня обслуговування пасажирів, розширення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового спектру авіатранспортних послуг.

Виконання угоди із ЄС створить умови для залучення нових авіакомпаній в Україну, а саме в аеропорт «Бориспіль», зокрема лоукостерів великої потужності, збільшивши конкуренцію, розширивши асортимент, поліпшивши якість та здешевивши авіап перевезення. Згідно з документом, усі українські авіакомпанії з літнього навігаційного сезону матимуть можливість здійснювати безпосередні рейси в країни Європейського Союзу з будь-якого міста України, а всі європейські авіакомпанії отримають однакові права на виконання рейсів до українських аеропортів

4) на пасажирський потік

Підписання Угоди про Єдиний Авіаційний Простір між Україною та ЄС буде найбільш вигідним для пасажирів, оскільки збільшення кількості авіап перевізників може призвести до суттєвого зниження вартості авіаквитків, сприяючи зростанню конкуренції на ринку. Вартість внутрішніх перевезень планується знизити в кілька разів, а на міжнародних маршрутах - в 1,5-2 рази, завдяки зростанню пропозицій авіакомпаній та збільшенню рівня конкуренції. Деякі положення угоди розглядають систему ціноутворення без дискримінації, що також призведе до значного зменшення вартості авіаційних перельотів.

Поряд з цим угода визначає використання правил конкуренції та механізмів контролю державної допомоги у цивільній авіації, згідно з рамковими угодами між Україною та ЄС (наразі це угода про партнерство та співробітництво; у випадку укладення нової угоди - угоду про асоціацію).

5) на управління повітряним рухом України;

Згідно з окремим розділом угоди щодо регуляторного співробітництва, включаючи заходи авіаційної безпеки та участь в управлінні повітряним рухом, сторони планують співпрацювати для упровадження відповідної нормативної бази ЄС в Україні. З метою організації такого процесу передбачено регулярне проведення консультацій у межах Спільної комісії з питань адаптації законодавства України.

У першому перехідному періоді надається можливість взаємного доступу авіаперевізникам із забезпеченням необмежених тарифних прав між сторонами.. Згідно з рішенням Спільного комітету, враховуючи вимоги першого періоду, на другий перехідний період передбачено поетапне впровадження у сферу управління повітряним простором національного законодавства України прав ЄС. У другому перехідному періоді передбачено взаємовизнання сертифікатів, які були видані спеціалізованими національними органами за рішенням Спільного комітету відповідно до Регламенту 216/2008. За цим, Україна набуває статусу спостерігача в комітеті, створеному згідно з Регламентом 2111/2005. У зв'язку з успішним виконанням другого перехідного періоду очікуватиметься організація повітряного простору України в межах спільних авіаліній ЄС.

Рішення, яке було прийнято спільним комітетом у рамках угоди, повністю виконує положення цієї угоди, забезпечуючи повний доступ українських перевізників до ринків Єдиного авіаційного простору ЄС. Зокрема, такий доступ також гарантується перевізникам ЄС на території України, незалежно від конкретного напрямку відповідного маршруту.

б) на систему захисту довкілля у цивільній авіації;

Угода закладає принцип визнання сторонами важливості охорони навколишнього середовища під час формування та втілення авіаційної політики. Сторони припускають, що ефективне національне та/або місцеве, регіональне, глобальне управління спрямоване на мінімізацію впливу цивільної авіації на довкілля. Уточнюється, що сторони визнають важливість спільної роботи та багатосторонніх дискусій для вивчення впливу авіації на навколишнє

середовище з метою забезпечення повної відповідності будь-яких заходів з пом'якшення наслідків цілям цієї Угоди.

Угода включає положення про співпрацю сторін з метою удосконалення національного законодавства України, зокрема його відповідність стандартам ЄС, які конкретно розкриті у Додатку I до цієї Угоди.

7) на формування системи електронного бронювання квитків в Україні

У зв'язку з відсутністю в українському законодавстві докладного правового регулювання комп'ютерних систем бронювання та резервування, Угода САР включає положення, яке наголошує на необхідності впровадження цих нормативів протягом перехідного періоду, який визначений у додатках. З метою більшої зрозумілості, реалізація положень Регламенту 80/2009 передбачає проведення під час другого перехідного періоду, і рішення щодо цього прийматиметься Спільним комітетом. В угоді зазначено, що сторонам гарантується вільний доступ на своїх ринках до цих систем після повної імплементації та створення електронної системи бронювання [20].

Пропозиції щодо синхронізації законодавства України з європейськими вимогами у цивільній авіації:

1. В українському повітряному просторі залишається безліч невирішених проблем, і серед них головним можна визначити нестабільність у формуванні та впровадженні державної політики. У цьому контексті рекомендується розглядати можливість створення та прийняття на рівні законодавства комплексної програми для готовності до укладення та ратифікації угоди САМР між ЄС та Україною.

2. Брак чіткого плану для лібералізації ринку пасажирської авіації призводить до відсутності належної стратегії для підготовки та інтеграції авіаційних ринків України та ЄС. Такий план може допомогти зменшити негативний вплив "відкриття неба" та лібералізації ринку повітряних перевезень, як для індустрії, так і для пасажирів.

3. З метою зменшення потенційних високої конкуренції при загальній лібералізації повітряного транспорту, слід узгодити та чітко визначити протекціоністську політику для національного виробництва літаків. Згідно із Повітряним кодексом України, оператори аеропортів можуть передавати права на наземне обслуговування юридичним та фізичним особам, створюючи тим самим конкуренцію в галузі наземного обслуговування.

4. З метою гармонізації з ЄС, пропонується внести поправки до Повітряного кодексу України, прийняти нове законодавство, зокрема, щодо управління повітряним простором та впровадження комп'ютеризованої системи бронювання, щоб відповідати стандартам Європейського союзу.

5. Для успішної лібералізації ринку авіаперевезень за Угодою про САП між Україною та ЄС, пропонується посилити участь України в Спільному комітеті, забезпечивши ефективнішу координацію перехідних періодів. Україні потрібен перехідний період для лібералізації ринку авіаперевезень. Перехідний етап відкриє шанс для проведення реорганізації, відновлення авіапарку та оптимізації процесів обслуговування.

Транспортна стратегія в авіаційній галузі визначає пріоритети для розвитку галузі за підтримки держави, спрямовані на створення та подальше розширення умов для транспортної інтеграції авіаційної промисловості в транс'європейську повітряну мережу, а саме:

– основним завданням є адаптація інфраструктури повітряного транспорту до міжнародних стандартів та створення факторів, що сприяють зосередженню транзитних пасажирських і вантажних перевезень через українські аеропорти, включаючи формування провідної термінальної зони на базі міжнародного аеропорту «Бориспіль»;

– впровадження стандартів та вимог безпеки польотів у відповідності до європейських норм, зокрема Загальних авіаційних вимог (JAR) та стандартів Європейської організації з безпеки аеронавігації, передбачає укладення багатосторонньої угоди для регулювання оплати маршрутних зборів;

– реалізація та впровадження національної програми безпеки авіації на період до 2025 року відбуватиметься відповідно до встановлених міжнародних стандартів ІСАО;

– впровадження нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІСАО та Європейського Союзу шляхом її адаптації;

– виконання процедур управління повітряним рухом відповідно до Плану конвергенції та впровадження для України (LCIP) в рамках Європейського плану конвергенції та впровадження (ECIP) та інших відповідних директив [45].

Міністри транспорту країн-членів Європейського Союзу у 2012 році прийняли стратегічний план для створення єдиної транспортної системи в рамках ЄС. Ця стратегія охоплює період до 2030 року та надає перспективи розвитку до 2050 року, з фокусом на створення та покращення десяти транспортних коридорів.

Розвиток Єдиного європейського неба відбувається шляхом поетапної реалізації. У червні 2013 року Європейська комісія представила ініціативу, яку визначають як Єдине європейське небо 2+ (SES 2+). У покращеній версії проекту великий акцент робиться на розвитку SESAR, створенні функціональних авіаційних блоків (FABs) і зміцненні співпраці між країнами-членами. SES 2+ націлено на швидке реформування у системі контролю авіаційного трафіку і розвиток супутніх послуг (авіоніки, метеорології, навігації, зв'язку і контролю). У межах SES 2+ рекомендується провести розділ між операторами, які відповідають за контроль авіаційного трафіку, передавши ці обов'язки Євроконтролю, та національними регуляторами ринку [38].

Для досягнення стабільного розвитку авіатранспорту, зростання обсягів перевезень та розширення частки ринку, пропонується впровадження конкретних заходів, які представлено на рис. 3.6.



Рис. 3.6. Заходи щодо поліпшення авіатранспорту в Україні націлені на підвищення його функціональності

Поширення інновацій. У ситуації активної конкуренції, важливою стає роль наукових відкриттів та передових технологічних процесів у забезпеченні економічного виживання та прогресу авіакомпаній. Відповідно до зростання вимог до авіаційних систем, щороку впроваджуються нові технології та удосконалюється інформаційна база.

Забезпечення оптимальних умов для швидкої модернізації авіапарку. В більшості національних авіакомпаній України досі експлуатуються радянські літаки, які вимагають заміни на більш передові моделі з високою паливною ефективністю та низькими витратами на технічне обслуговування.

Розвиток інфраструктури повітряного транспорту. Стан повітряної транспортної інфраструктури повинен відповідати міжнародним нормам, зокрема: розвиток діяльності, що пов'язана з наземним обслуговуванням на аеродромах, таку як поточне технічне обслуговування та ремонт повітряних суден в аеропортах; підвищенні активності аеропортів та інших терміналів, а

також на землі в роботі протипожежних служб у аеропортах, а також ефективно управління повітряним рухом та аеропортами, зокрема шляхом впровадження удосконалених систем та процедур.

Забезпечення безпеки польотів. Серед кроків, які варто здійснити, - інтеграція концепції безпеки, яка об'єднує аспекти безпеки в авіації та економічної безпеки авіапідприємств. Це надто важливо для авіакомпаній країн, що розвиваються, зокрема для України, які діють у умовах сильної конкуренції із світовими лідерами в галузі авіатранспорту.

Спрямовувати зусилля на удосконалення сервісу бронювання, встановлення знижок та надання пільг для оптимізації тарифів на авіаквитки. Розгляд вдосконалення онлайн-системи бронювання сприятиме підвищенню ефективності діяльності авіакомпаній, спростить процеси менеджменту продажу та забезпечить швидкість і зручність у наданні електронних бронювань для пасажирів.

Розвиток інвестиційної діяльності. Залучення інвесторів, які готові вкладати кошти в операції авіакомпаній та аеропортів, має велике значення. Інвестори, що вже вклали кошти в українські авіакомпанії, виявляють інтерес до збільшення пасажирського та вантажного обсягу перевезень.

У сучасності дуже актуальним є питання подальшого розвитку авіатранспортної галузі. З урахуванням специфіки цього сектору та тенденцій її розвитку авіакомпанії повинні вчасно реагувати на внутрішні та зовнішні зміни, бути готовими до ризику та адаптації до майбутніх трансформацій, щоб залишатися конкурентоспроможними та утримувати високі позиції на світовому ринку авіаційних послуг

Висновок до третього розділу

В наш час транспортна галузь не відповідає вимогам населення та економіки щодо якості перевезень, хоча забезпечує їх у достатніх обсягах. Це

свідчить про недостатню ефективність та результативність державної політики в цьому секторі. Тенденції, що зафіксовані останнім часом у транспортній галузі України, характеризуються протиріччями та пов'язані зі стабільним обсягом перевезень пасажирів та вантажів, і зниженням рентабельності, скороченням фінансування наукових та дослідницьких робіт, меншими інвестиціями та інноваційною активністю, збільшенням заборгованості до бюджету та кредиторів, а також дефіцитом власних обігових коштів та значними викидами вуглецю. До складних питань та протиріч, пов'язаних із створенням та реалізацією державної політики розвитку транспортної галузі України, можна віднести: нескоординоване нормативно-правове забезпечення транспортної сфери, що не відповідає передовим міжнародним стандартам; застосування адміністративно-командних методів управління, що обмежує продуктивність галузі; відсутність в законодавстві стимулів для залучення інновацій та інвестицій у транспорт, як з боку внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів; нестача прогресу у виконанні Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у секторі "Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги"; недостатній рівень міжнародного співробітництва України в транспортній сфері.

Згідно з Спільною авіаційною політикою (САП), передбачається анулювання обмежень на кількість перевізників і рейсів, що є однією з переваг угоди.

САП пропонує скасування обмежень на кількість перевізників і рейсів, що, безперечно, корисно для українських пасажирів.

Ще однією позитивною стороною угоди є впровадження в українську авіацію норм і стандартів ЄС, зокрема щодо безпеки польотів і захисту прав пасажирів згідно з європейськими правилами.

ВИСНОВКИ

В роботі здійснено теоретичне узагальнення та обґрунтування важливості авіаційної галузі як ключового сегмента економіки Європейського Союзу, зокрема в Україні. Також розглянуті перспективи розвитку та стратегічні орієнтири модернізації національної авіаційної галузі в рамках співпраці з ЄС. Результати аналізу слугують підґрунтям для подальших висновків та рекомендацій, випливаючи з проведеного дослідження:

Сучасна авіаційна промисловість виконує важливу економічну роль, функціонуючи як глобальна мережа, що об'єднує постачальників авіаційних, аеропортових та аеронавігаційних послуг. Цей сектор відповідає за впровадження в глобальну економіку, створення масової кількості робочих місць і покращення сучасного способу життя.

Авіаційна промисловість, що входить до високотехнологічних галузей національної економіки, визначає перехід до нового технологічного укладу, змінюючи обличчя економіки в цілому. Цей галузь відіграє важливу роль у різних сферах життя, таких як пасажирський транспорт, перевезення вантажів і пошти, сільськогосподарські роботи та будівництво, активно реагуючи на розвиток міжнародних відносин та глобалізацію економічних процесів.

Повітряний транспорт відзначається як ключовий фактор, який впливає на розвиток глобальної економіки. У галузі повітряного транспорту демонструється гармонійне злагодження міжнародного права та правового регулювання на наднаціональному рівні. Особливістю європейського правового регулювання повітряного транспорту є його природа міжнародного виду транспорту, яка взаємодіє з повітряним простором інших країн. Правове регулювання повітряного сполучення в Європейському Союзі базується на Чиказькій конвенції та системі двосторонніх угод між країнами-членами ЄС. Приєднання України до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію

сприяє розвитку та удосконаленню національних стандартів і закріпленню принципу визнання державного суверенітету. Органи, що визначають їхній порядок, та реалізують державну політику в галузі повітряного транспорту, відповідають за державне регулювання авіаційного сектору.

Поглиблення інтеграційних процесів в значній мірі обумовлено розвитком транспортних мереж. Серед перспективних стратегій можна виділити зменшення навантаження на автомобільний транспорт, оскільки цей напрямок має значний екологічний вплив. Розглядаючи розвиток авіаційної галузі в Європейському Союзі, можна відзначити інтенсивне збільшення пасажирообігу та обсягів перевезень вантажів, особливо у 2019-2020 роках. Діяльність авіакомпаній відіграє важливу роль у формуванні національного та міжнародного повітряного транспорту. Конкурентна боротьба в авіаційній промисловості сприяє злиттю великих компаній із різних країн Західної Європи. Мета такого європейського союзу – протистояти впливу американських авіавиробників.

Українська авіабудівельна галузь залишається однією з сучасних високотехнологічних сфер, яка може ефективно сприяти розвитку конкурентоспроможності України та її регіонів, оскільки підприємства авіабудування розташовані в 15 областях країни. Слід відзначити, що особливість цієї галузі полягає в тому, що виробництво літаків та їх складових відбувається лише за індивідуальними замовленнями, що визначає ключову роль показника обсягів виробництва в оцінці конкурентоспроможності. Незважаючи на це, при аналізі динаміки експорту авіаційної промисловості у період з 2017 по 2020 рік варто відзначити тенденцію до його зниження. Практично це означає, що галузь літакобудування втрачає свої позиції на зовнішніх ринках, і виробництво літаків в Україні фактично майже припиняється.

Пріоритетним напрямком державної підтримки в угодах між Україною та ЄС є розгляд потенціалу транзитного використання повітряного транспортного простору. У сфері управління повітряним рухом відбувається співпраця, яка орієнтована на координацію процесів планування та контролю за потоками

повітряного руху, а також на вжиття заходів для підвищення пропускну здатності міжнародних повітряних маршрутів держав-членів у майбутньому європейському повітряному просторі. Окрім того, для раціонального розвитку повітряного простору та ефективного управління повітряним рухом важливо враховувати інтеграцію в системи аеронавігації Європи та світу. Бажання України стати повноправним членом Європейського Союзу передбачає необхідність якісного та новаторського розвитку авіаційної галузі.

Транспортна галузь визнається однією з визначальних у економіці будь-якої країни, і розвиток національної транспортної системи стає ключовим фактором соціально-економічної інтеграції у світовому масштабі. Подальший прогрес авіаційної галузі в Україні прямо пов'язаний із вступом до Європейського економічного простору та активною участю у глобальній транспортній системі, що стає невід'ємною відповіддю на зовнішні фактори, такі як глобальні та національні транспортні виклики та кризи. Інтеграція транспортної системи України в єдину транспортну мережу ЄС є ключовим аспектом стратегії розвитку. З моменту визначення зовнішньої політики сусідства з ЄС, Україна виступила як перша країна, що приймала представників Європейської комісії для обговорення спільних кроків.

Забезпечення інтеграції національної цивільної авіації у міжнародні відносини визначається як ключова стратегічна ціль національної економічної політики. Реалізація цієї цілі дозволяє Україні взяти участь у загальноєвропейській програмі розвитку повітряного простору. Створення "повітряних мостів" сприятиме українсько-європейській співпраці в авіаційній сфері та піднесе рівень цих відносин. Підписання Україною Угоди про Єдиний авіаційний простір і зняття бар'єрів для доступу до цих ринків передбачає розробку конкретних експлуатаційних положень для забезпечення високого рівня безпеки польотів. Це сприятиме розвитку транзитного потенціалу та підвищить авторитет України на міжнародній арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Aviation: Benefits Beyond Borders – Providing employment, trade links, tourism and support for sustainable development through air travel. Air Transport Action Group. March 2017. URL: <https://www.iaa.ie/media/aviationbenefitsbeyondborde.pdf>
2. Aviation: Benefits Beyond Borders 2020 Report. Air Transport Action Group, April 2021. URL: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_-_AviationBenefits2021_FULL_LowRes.pdf
3. Chernega O. B. Key features of formation and development of European aviation network. Основні риси формування та розвитку європейської авіаційної мережі / Актуал. Проблеми економіки. 2020. № 12. С. 75-84.
4. European Organization for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol, Guidelines for ATCO Common Core Content, Initial Training Part 3: Rating Training – Module 1: Aerodrome Control Visual Rating (ADV), T14 – Module 1, Edition Number 2.0, 84 Edition Date 10.12.2014, Subject 12: Aerodromes. Europeanair Traffic Management.
5. FAA – Financial Services. Federal Aviation Administration URL: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/aba/overflight_fees/
6. Geometric Specifications of Airfields Amedeo R. Odoni, Massachusetts Institute of Technology, 1.231J/16.781J/ESD.224J Airport Systems– Fall 2007
7. Germa Bel and Xavier Fageda – Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters. Journal of Economic Geography (2018) 8 (4) pp. 471-495.
8. ICAO – Secretariat – Legal Affairs and External Relations Bureau – Current lists of parties to multilateral air law treaties. International Civil Aviation Organization. URL: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf
9. Luppo A. Argunov G., Prygara O. European centralized services of air navigation system. Централізоване обслуговування аеронавігаційної системи в Європі.. Вісн. Нац. авіац. ун-ту. 2019. 60, № 3. С. 43-48. -

10. Pavlova S., Zadorozhnia A. Analysis of free route airspace and performance based navigation implementation in the European air navigation system. Аналіз упровадження концепцій повітряного простору вільних маршрутів та навігації, заснованої на характеристиках, у європейській аеронавігаційній системі. Вісн. Нац. авіац. ун-ту. 2019. 61, № 4. С. 28-35.
11. Paweska M., Bugayko D., Grigorak M., Mendrun R. Transport law and the certification process in European Union. Транспортне право та сертифікаційний процес у Європейському Союзі. Вісн. Нац. авіац. ун-ту. 018.57, № 4. С. 151-154.
12. The Single European Sky (SES). Skybrary URL: <http://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>
13. Travel & Tourism, Economic Impact 2019, World. World Travel & Tourism Council. The Authority on World Travel&Tourism. URL: http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2019.pdf
14. Артёмов І.В., Бакуменко В.Д., Бондаренко В.Д. та ін. Пріоритетні напрями європейської інтеграції України та механізми їх регулювання. Механізми регулювання інтеграційних процесів в Україні: навч. посіб. Ужгород: Ліра, 2009. С.139-161.
15. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf>.
16. Біліченко Н.О., Цимбал С.В., Крупський Я.Ю. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем. URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/21469/5175.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
17. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ : НТУ, 2014. 336с.
18. Боярська З.І., Терещенко Н.М. Актуальні проблеми екологічного оподаткування цивільної авіації в контексті правових ініціатив Європейського Союзу. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2019. № 3. С. 11-15.

19. Вілкул О. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір. Урядовий портал. 28.11.2013. URL: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289
20. Водоласкова К.Ю. Вплив державних закупівель на подальший розвиток авіаційної галузі в Україні в контексті Європейської інтеграції. Наше право. 2018. № 3. С. 172-176.
21. Водоласкова К.Ю. Державні закупівлі як інструмент екологічної безпеки в авіаційній галузі (наземне обслуговування). Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2021. № 2. С. 13-18.
22. Глобальні тренди до 2030. Виклики та вибір для Європи, European Strategy and Policy Analysis System: URL: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPAS Report.pdf>.
23. Голляк Ю.Б. Формування основних напрямів реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України в межах сталого зростання світового авіаринку. Актуальні проблеми економіки. 2019. № 4. С. 125-130.
24. Григоров О.М. Міжнародні та національні стандарти аеропортової діяльності. URL: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/viewFile/1025/978>
25. Джобулда Ю.П. Аналіз міжнародної конкурентоспроможності авіаційної галузі України. URL: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=15945>
26. Діденко С. Транспортна галузь в умовах коронакризи: оцінка негативного впливу та прогноз. URL.: <https://ua.news/ua/transportnaya-otrasl-v-uslovyah-koronakryzisa-otsenka-negativnogo-vozdjstvyua-y-prognoz/>.
27. Довгань В. Перспективи розвитку авіаційної галузі України. URL: <https://cfts.org.ua/>.
28. Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору. Офіційний сайт Законодавства ЄС. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

29. Дорофеева К.М. Участь України у міжнародних транспортних коридорах. Економічна політика країн ЄС: матер. міжнар. наук.-практ.конф., 1-3 жовт. 2018 р. м. Познань, Польща. Донецьк: ДонНУЕТ, 2018. С. 85-87.

30. Дорофеева Х.М., Чернега О.Б. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу. Економіка. Управління. Інновації: електронне наукове фахове видання Житомирського державного університету імені Івана Франка ДУ. 2020. Т. 19, вип. 2/1. С. 104-108.

31. Експорт за видами продукції, Міжнародний торговий центр (ІТС). URL: <https://www.intracen.org/itc/market-info-tools/statistics-export-product-country/>.

32. Європейський Союз: факти та коментарі. URL: <http://www.edc-aes.ru/site/ru/union/archive.html>.

33. Єряшов Є.К. Вплив європейських інтеграційних процесів на формування нормативно-правового регулювання цивільної авіації України. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2018. № 1. С. 19-23.

34. З 2035 року в ЄС можна зареєструвати лише електромобілі. URL: <https://sundries.com.ua/z-2035-roku-v-ies-mozhna-zareiestruvaty-lyshe elektromobili/>.

35. Закон України «Про автомобільний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

36. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.

37. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

38. Закон України «Про міський електричний транспорт» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 51, ст.548). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.

39. Закон України «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
40. Закон України «Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text>.
41. Закон України «Про транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
42. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, № 52, ст.318). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>.
43. Загальна інформація по проекту «Twinning». Офіційний сайт Державної фіскальної служби України. URL: <http://stasumy.gov.ua/diyalnist-/mijnarodne-/spivrobotniststvo-mij-ukrainoyu-ta-evrop/texdopomoga/inshi-programi/twinning/>
44. Захарова О.В. Особливості розвитку процесів глобальної інтеграції в транспортному секторі. Вісник МДУ. Серія: Економіка. 2018. Вип. 5. С.100-106.
45. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2015-2020. URL.: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vidkonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf>.
46. Звіт глобальних ризиків 2020, World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risk_Report_2020.pdf.
47. Іваницька О.М., Гадіак А.Г. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіалізингу в Україні. Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. 2018. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2018_1_8.
48. Калиновський А.О., Горбаль Н.І., Калиновська Н.Л. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України. Бізнес Інформ. 2021. № 8. С. 88-94.

49. Катерна О. Інтелектуальні транспортні системи: проблема термінології та формування системи класифікації. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1679/0>.

50. Коваленко О.В. Ефективність маркетинго-інноваційного мультистратегічного напрямку реалізації національного авіабренду авіаційної галузі України. Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки). 2019. № 4. С. 54-63.

51. Коваленко О.В. Формування системи макроекономічного регулювання маркетинго-інноваційного розвитку авіаційної галузі в межах національного господарства. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. 2018. Вип. 25. С. 162-168.

52. Командровська В.Є., Колесник М.В., Любезна І.І. Проблеми і перспективи розвитку авіатранспортної галузі України. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. 2020. Вип. 40(3). С. 93-101.

53. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2023 року. Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України. URL: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.

54. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. Вісник Національного університету цивільного захисту України: зб. наук. пр. Х.: Вид-во НУЦЗУ, 2021. Вип. 2 (15). С. 428 – 435.

55. Латишева О.В. Інструменти еколого-економічного регулювання авіаційної галузі. Економічний форум. 2019. № 3. С. 22-25.

56. Макроекономічний аналіз на 2 квітня 2021 року. URL.: <https://nabu.ua/ru/makroekonomichniy-analiz-na-2-kvitnya.html>.

57. Малиш Н.А. Напрямки партнерських взаємодій держави та бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту. Економіка та управління на транспорті : наук. журн. Нац. транспорт. ун-ту. 2015. Вип. 2. С. 104-109.

58. Марінцева К.В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія. Нац. авіац. ун-т. Київ, 2019. 503 с.

59. Милян О.С. Відповідність національних аспектів регулювання в системі цивільної авіації до європейських стандартів в розрізі укладення Угоди про спільний авіаційний простір. URL: http://www.rusnauka.com/8_NMIV_2018/Economics/2_131591.doc.htm

60. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/07.pdf).

61. Міністерство інфраструктури. Стратегія. URL: <https://mtu.gov.ua/content/strategiya-2015.html>.

62. Мних О.Б. Фундаментальні зміни на європейському конкурентному ринку авіапослуг і необхідність упровадження якісних змін у діяльності українських авіакомпаній у контексті інтеграції України у спільний авіаційний простір. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. 2019. № 811. С. 233-240.

63. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.

64. Новини співпраці з ЄС. Бюлетень Представництва Європейського Союзу в Україні. Вип. № 52 21.05.2010. URL: http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eucooperationnews/52_eucooperationnews_uk.pdf.

65. Офіційний портал Державної авіаційної служби України. URL: www.avia.gov.ua

66. Офіційний сайт: European Airlines. URL: <http://www.europeanairlines.no>.

67. Офіційний сайт: European Aviation Safety Agency. URL: <http://easa.europa.eu>.
68. Офіційний сайт: Київ Бориспіль міжнародний аеропорт. URL: <http://kbp.aero/ru/about/airport/>
69. Офіційний сайт: International Air Transport Association. URL: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>.
70. Офіційний сайт: International Civil Aviation Organization. URL: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
71. Офіційний сайт: The United Nations Economic Commission for Europe. URL: <http://www.unecsc.org>.
72. Офіційний сайт: World Aero Data. URL: <http://worldaerodata.com>.
73. Офіційний сайт: World Bank. URL: <http://www.worldbank.org>
74. Офіційний сайт : Авіалінія «Антонова». URL: <http://www.antonov.com>.
75. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
76. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
77. План розвитку єдиного європейського простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Біла книга – Транспорт. URL: http://www.transportukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf.
78. Повітряний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.
79. Проект «Підтримка інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу ТЕМ-Т» URL: <http://cstei.lviv.ua/ua/item/432>.
80. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>.

81. Про Стратегію сталого розвитку “Україна - 2020”: Указ Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

82. Радченко М.В. Повітряний кодекс як правова основа діяльності авіаційної галузі. Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2019. № 4(1). С. 210-217.

83. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. Аналітична доповідь. К. : НІСД, 2011. 37 с.

84. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку монографія. За ред. З.С. Варналія. К.: Знання України, 2005. 498 с.

85. Рибчук А.В. Транспортні системи світу - важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 7. С. 99-105.

86. Річні звіти Антимонопольного Комітету України. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public>.

87. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2023 року. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

88. Садловська І.П. Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури. Ефективна економіка. URL.: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1495>.

89. Січкарь Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>.

90. Співробітництво з міжнародними організаціями в сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/spivrobitnictvo-z-mizhnarodni-organizacii-v-sferi-transportu.html>.

91. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал. URL:

<http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>.

92. Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» № 722/2019 від 30.09.2019. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.

93. Указ Президента України «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським Союзом щодо укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір» № 981 від 19.10.2007. URL: <http://www.president.gov.ua/documents/9812007-6516>

94. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.

95. Через пандемію обсяг авіаперевезень у 2020 р. впав на 60% – ІКАО. URL.: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3172388-cerez-pandemiu-obsag-aviaperevezen-u-2020-roci-vrav-na-60-ikao.html>.

96. Чернега О.Б., Дорофєєва Х.М. Стратегія інтеграції авіаційної мережі України до єдиного повітряного простору Європейського Союзу Економіка. Управління. Інновації. 2020. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2020_1_41

97. Швець Л.І. Актуальні проблеми розвитку сучасної авіаційної галузі як складової системи сервісного обслуговування. Вісник Донецького університету економіки та права. 2018. № 2. С. 27-31.

98. Штангрет А.М. Теоретико-методичні засади побудови системи моніторингу економічної безпеки підприємств авіаційної галузі. Науковий вісник НЛТУ України. 2018. Вип. 23.12. С. 206-211.

99. Юрченко М.В. Повітряний кодекс України як правова основа діяльності авіаційної галузі . Актуальні проблеми держави і права. 2019. Вип. 70. С. 216-223.

100. Яковлева А.В., Лейда К.О., Бойченко С.В., Вовк О.О. Аналіз європейської практики у сфері сертифікації авіаційного палива. Вісник Національного транспортного університету. 2019. № 30(1). С. 399-409.