

## Зміст

<i>Передмова</i> .....	4
<b>Розділ 1</b> <b>Транспортна система України та ЄС: проблеми співпраці та способи подолання обмежень</b>	
1.1. Розвиток транспортної системи України: пріоритети, проблеми, перспективи ( <i>Граценко І, Зарубінська І</i> ).....	7
1.2. Дослідження стратегій європейської транспортної системи ( <i>Литвиненко Л</i> ).....	38
1.3. Європейська зелена угода та зони обмеження руху містом ( <i>Савченко Л, Семерягіна М</i> ).....	51
1.4. Особливості реалізації Стратегії сталої та розумної мобільності ЄС в аспекті управління транспортними засобами з вичерпаним терміном експлуатації ( <i>Литвиненко Л</i> ).....	69
1.5. <i>Список використаних наукових джерел до розділу 1</i>	101
<b>Розділ 2</b> <b>Проблеми та перспективи інтеграції України до Єдиного Європейського Авіаційного Простору</b>	
2.1. Інтегрування України до Єдиного Європейського Авіаційного Простору ( <i>Овсак О, Садловська І</i> ).....	112
2.2. Стратегічне управління безпекою авіації України та ЄС, як інструмент забезпечення сталого розвитку національної економіки ( <i>Кириленко О, Бугайко Д, Новак В</i> ).....	141
2.3. <i>Список використаних наукових джерел до розділу 2</i>	162
<b>Розділ 3</b> <b>Розвиток транспортно-логістичних мереж: можливості імплементації європейського досвіду</b>	
3.1. Європейські підходи до визначення інноваційних пріоритетів розумної спеціалізації у сфері транспорту ( <i>Паливода О, Разумова К</i> ).....	169
3.2. Кластерна політика ЄС: національний та регіональний рівень ( <i>Паливода О, Коваленко Ю</i> ).....	191
3.3. Обґрунтування концептуальних основ необхідності державного регулювання кластерних мереж в Україні ( <i>Паливода О</i> ).....	225
3.4. Стратегічні напрями державної підтримки розвитку транспортних кластерних мереж в Україні ( <i>Паливода О</i> ).....	245
3.5. <i>Список використаних наукових джерел до розділу 3</i>	270
<i>Відомості про авторів монографії</i>	276

## ПЕРЕДМОВА

Одним із важливих пріоритетів розвитку вітчизняного транспорту є орієнтація на європейську інтеграцію. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС означає, що значні зусилля у розвитку транспортного сектору спрямовуються на наближення українських стандартів та політики до політики ЄС; розширення Транс`європейської Транспортної Мережі ТЕМ-Т; впровадження європейських цінностей та пріоритетів, зокрема, лібералізації ринку транспортних перевезень; удосконалення транспортних мереж та модернізацію інфраструктури тощо.

Важливим завданням для науковців і практиків, які задіяні в транспортно-логістичному секторі є перетворення України на міжнародний транспортний хаб між Європою та Азією шляхом формування безпечної, надійної та ефективної транспортної системи, що відповідає потребам промисловості та громадян України.

Актуальність вказаного завдання ще більше зросла в період широкомасштабних військових дій, які розгорнулися на території України внаслідок російської агресії. Ефективна відсіч загарбникам значною мірою залежить від здатності вітчизняного транспорту своєчасно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах задля задоволення потреб Збройних сил України, національної економіки та цивільного населення. Основна частина як військової, так і гуманітарної допомоги йде через європейські країни, що засвідчує нагальність потреби зближення та тісної співпраці транспортних систем України та ЄС в умовах воєнного стану.

Важливе місце у формуванні стійкої та безпечної транспортної системи посідають наукові дослідження, які спрямовані на вивчення стандартів, цінностей та досвіду країн ЄС щодо побудови ефективної транспортно-логістичної системи та розробка технологій і механізмів їх адаптації в українську практику. Саме на вирішення

зазначених проблем були спрямовані зусилля колективу авторів представленої монографії «Проблеми та пріоритети економічної інтеграції транспортних систем України та ЄС».

Питанням розвитку транспортної системи з погляду європейської інтеграції присвячені наукові праці таких вітчизняних дослідників, як Амоша О.І, Боняр С. В., Гришина, Л. О., Гречан А. П., Данілова Є. І., Димченко В.В., Дикань В. Л., С, Карпенко О. М., Крихтіна, Ю.О., Островерх Г. Є., Смерічевська С. В., Жаліло Я. А. та інші. У центрі досліджень зазначених науковців є проблеми розробки напрямів трансформації державної транспортної політики, оцінки сучасного стану транспортно-логістичного комплексу України та визначення шляхів його розвитку для забезпечення сталого розвитку країни на шляху європейської інтеграції, окреслення перспектив транспортного сектора в євроінтеграційних процесах та посилення конкурентоспроможності підприємств як на національному, так і на міжнародних ринках.

Спираючись на вказаний науковий доробок, автори представленої монографії у першому розділі дослідили стан та тенденції економічного розвитку транспортної галузі України та країн ЄС, розглянули та виділили ключові тенденції, які впливають на функціонування сучасних транспортних та логістичних компаній їх спроможність забезпечувати стале зростання.

Другий розділ монографії присвячено проблемам розвитку авіаційної галузі України в контексті стратегічного управління безпекою авіації, а також інтегрування України до Єдиного Європейського Авіаційного Простору. Автори особливо детально вивчили та узагальнили сучасного стан імплементації положень укладеної Угоди щодо законодавчих та нормативних актів України. У монографії представлено аналіз основних аспектів діяльності та розвитку авіаційного транспорту України, досліджено стан інкорпорування Директив та Резолюцій, чинних в Європейському Співтоваристві у законодавчі та нормативно-

правові акти України, а також визначено основні напрямки діяльності Державної Авіаційної Служби, що сприяють реалізації європейського вектору інтеграції.

У третьому розділі монографії представлено аналіз кластерної політики ЄС з погляду можливостей щодо розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні. Узагальнено досвід різних європейських країн у формуванні транспортно-логістичних кластерів, досліджено інституціональні умови налагодження ефективного кластерного управління.

Авторами монографії представлено пропозиції щодо напрямів та інструментів державної підтримки розвитку кластерів підприємств в економіці України загалом та в транспортній галузі, зокрема. Пропозиції спрямовані на розвиток інституційного середовища, фінансових механізмів підтримки, кластерної інфраструктури та сприяють формуванню міжгалузевих кластерних взаємовідносин між компаніями, які є основою генерування проривних інновацій та формування інноваційних ланцюгів цінності в національній економіці.

Монографія розроблена в рамках реалізації Модуля «Транспортна політика ЄС» напряму Жана Моне за програмою Еразмус + № 619652-EPP-1-2020-1-UA-EPPJMO-MODULE.

Монографія буде корисною науковцям, менеджерам у галузі транспорту та логістики, державним службовцям, викладачам, студентам економічних спеціальностей, а також усім, хто цікавиться питаннями розвитку транспортної галузі в контексті європейської інтеграції.

**Розділ 1**  
**ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ ТА ЄС:**  
**ПРОБЛЕМИ СПІВПРАЦІ ТА СПОСОБИ ПОДОЛАННЯ**  
**ОБМЕЖЕНЬ**

**1.1. Розвиток транспортної системи України: пріоритети, проблеми, перспективи**

У сучасних військових умовах функціонування вітчизняної економічної системи істотно змінилося співвідношення пріоритетів макро- і мікроекономіки, внаслідок чого змінені і вектори розвитку суб'єктів господарювання. Важливість транспортної галузі полягає в тому, що вона забезпечує зв'язки між галузями, зарубіжними державами, регіонами країни, підприємствами та задовольняє потреби виробництва і людей. Без транспорту неможливий процес сучасного виробництва, та взагалі розвиток суспільства, оскільки транспортна система забезпечує необхідні зв'язки, своєчасне постачання сировини і продукції та забезпечення робочою силою.

В умовах конкурентної боротьби підприємства транспортної галузі переходять на інноваційні засади розвитку, основними напрямками яких є інновації, тобто нові техніка і технології, тощо. На стан розвитку транспортної галузі за умов відсутності трансформаційних впливів, криз та військової загрози, як правило, впливають такі фактори [1]:

- територіальне, тобто географічне розташування щодо основних міжнародних вантажо-пасажиропотоків;
- власна вантажо-пасажиромісткість держави чи регіону, що є невід'ємною частиною соціально-економічного потенціалу;
- галузева політика держави щодо розвитку та функціонування транспортних систем.

Проте в сьогоденній ситуації військових дій на макропоказники вітчизняної транспортної системи кардинально впливають трансформаційні та кризові фактори. Україна має досить вигідне географічне розташування на Євразійському континенті, що сприяло формуванню в регіонах міцного транспортного вузла, через який проходили важливі торговельно-транспортні шляхи. За таких умов транспортна система регіонів мала підґрунтя для розвитку та виходу на лідируючі позиції серед інших галузей економічної системи держави [2].

Оскільки Україна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азіатськими країнами, до війни транспортно-дорожній комплекс країни мав значний потенціал розвитку та розгалужену павутину транспортних шляхів і розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту.

Наразі транспортна система України має багато проблем, основними з яких є руйнування внаслідок російської агресії, незадовільний рівень безпеки перевезень також можна виділити такі напрямки як:

- невідповідність технологічного та технічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам,
- відставання розвитку технології транспортних послуг, низький рівень сервісного обслуговування,
- значне екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище тощо.

З початком війни Росії і України вартісні обсяги зовнішньої торгівлі України скоротилися. Темпи скорочення експорту товарів перевищують темпи скорочення їх імпорту, наслідком чого є збільшення негативного показника сальдо зовнішньої торгівлі. Більше ніж половина товарообігу України припадає на ЄС, який відчутно посилив своє значення для зовнішньої торгівлі України. Можливості України експортувати свої товари постали перед логістичними труднощами через блокування українських морських портів та обмежену пропускну здатність

сухопутних шляхів, що частково було компенсовано реалізацією Чорноморської «Зернової ініціативи» – вона сприяла зменшенню показника негативного сальдо в щомісячній торгівлі [7].

Початок повномасштабних військових дій в Україні 24 лютого 2022 р. вказав на ризик втратити Україною присутність на зовнішніх ринках. Оскільки Україна зіткнулася з проблемами у зовнішньоекономічній діяльності, одна з яких є обмеження логістичних напрямів торгівлі, оскільки Республіка Білорусь та Росія перекрили північній та східний напрями. До того ж на півдні було заблоковано порти України, що призвело до неможливості використання морського транспорту. Отже, західний напрям став єдиним для зовнішньої торгівлі України. Все це впливає на зниження конкурентоспроможності транспорту на ринку перевезень (табл.1.1).

Таблиця 1.1.

**Обсяги перевезення вантажів (млн. тонн) [3]**

Рік	Залізничний	Автомобільний	Водний	Трубопровід	Авіаційний	Разом
1990	974,3	4896,3	119,0	295,9	0,2	6404,6
1991	850,7	4803,8	104,2	270,2	0,1	6133,2
1992	749,2	3703,5	74,7	264,3	0,1	4866,5
1993	534,9	2810,9	54,3	250,5	0,0	3704,8
1994	407,7	1868,9	45,5	244,1	0,0	2611,8
1995	360,2	1816,4	33,6	245,5	0,0	2489,5
1996	296,1	1254,5	22,0	245,7	0,0	1840,2
1997	293,5	1249,9	19,0	236,7	0,0	1818,1
1998	286,3	1081,3	17,8	241,0	0,0	1644,3
1999	284,2	955,3	14,6	235,1	0,0	1503,8
2000	295,9	938,9	14,7	218,2	0,0	1482,4
2001	313,1	977,3	15,2	216,4	0,0	1537,2
2002	330,2	947,3	16,4	201,3	0,1	1511,6
2003	363,4	973,3	18,8	216,7	0,1	1591,1
2004	388,3	1027,4	20,7	220,9	0,1	1678,0
2005	378,9	1120,7	21,4	212,6	0,1	1755,2
2006	398,1	1167,2	23,0	203,7	0,1	1815,1
2007	415,9	1255,2	24,2	196,0	0,1	1915,7
2008	399,7	1266,6	19,5	186,8	0,1	1892,2
2009	322,2	1068,9	9,8	154,6	0,1	1565,4
2010	358,0	1168,2	11,1	153,4	0,1	1701,8
2011	388,7	1252,4	9,9	155,0	0,1	1815,9