

Функціонування і розвиток механізмів державного управління

УДК 338.47

Якайтис Інга Бронюсівна

*кандидат наук з державного управління,
викладач кафедри транспортних технологій
ДВНЗ «Транспортно-економічний коледж»
Національного транспортного університету*

Якайтис Инга Бронюсовна

*кандидат наук по государственному управлению,
преподаватель кафедры транспортных технологий
ГВУЗ «Транспортно-экономический колледж»
Национального транспортного университета*

Yakaytis Inga

*Candidate of Sciences in Public Administration,
Lecturer at the Department of Transportation Technologies
SHEE «Transport and Economic College» of National Transport University*

**ПРІОРИТЕТИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ
ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**ПРИОРИТЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ
ЕВРОИНТЕГРАЦИИ**

**PRIORITIES OF THE STATE POLICY OF DEVELOPMENT OF THE
TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF
EUROPEAN INTEGRATION**

Анотація. Проаналізовано сучасний стан розвитку транспортної галузі України та перспективи її інтеграції до ЄС. Проведено SWOT-аналіз

галузі на основі визначення слабких і сильних сторін транспортної системи України. Визначено пріоритети транскордонного співробітництва в рамках транспортної галузі. Представлені можливості для співробітництва у сфері транспорту ЄС та України. Враховуючи досвід ЄС, обґрунтовані напрями розвитку транспорту в Україні. Запропоновано якісно новий концептуальний підхід до формування та реалізації механізму державного регулювання розвитку транспортної системи України в умовах євроінтеграції, який дає змогу усунути існуючі суперечності та проблеми, використовуючи програмно-цільові методи, основні положення системного підходу та концепцію інноваційного розвитку. Визначено базові (мета, завдання, принципи, функції, суб'єкти, об'єкт, важелі, методи та інструменти) та специфічні (етапи стратегічного планування, інструментарій для реалізації та організаційно-економічне забезпечення) складові такого механізму, використання яких орієнтоване на досягнення синергетичного ефекту. Обґрунтовано науково-практичні рекомендації щодо формування ефективної державної політики розвитку транспортної системи України в умовах євроінтеграції.

Ключові слова: державна політика, розвиток, інноваційний розвиток, механізм, транспорт, євроінтеграція, державне регулювання.

Анотація. Проанализировано современное состояние развития транспортной отрасли Украины и перспективы ее интеграции в ЕС. Проведен SWOT-анализ отрасли на основе определения слабых и сильных сторон транспортной системы Украины. Определены приоритеты трансграничного сотрудничества в рамках транспортной отрасли. Представлены возможности для сотрудничества в сфере транспорта ЕС и Украиной. Учитывая опыт ЕС, обоснованные направления развития транспорта в Украине. Предложено качественно новый концептуальный подход к формированию и реализации механизма государственного

регулирования развития транспортной системы Украины в условиях евроинтеграции, который позволяет устранить существующие противоречия и проблемы, используя программно-целевые методы, основные положения системного подхода и концепции инновационного развития. Определены базовые (цель, задачи, принципы, функции, субъекты, объект, рычаги, методы и инструменты) и специфические (этапы стратегического планирования, инструментарий для реализации и организационно-экономическое обеспечение) составляющие такого механизма, использование которых направлено на достижение синергетического эффекта. Обоснованно научно-практические рекомендации по формированию эффективной государственной политики развития транспортной системы Украины в условиях евроинтеграции.

Ключевые слова: *государственная политика, развитие, инновационное развитие, механизм, транспорт, евроинтеграция, государственное регулирование.*

Summary. *The current state of development of the Ukrainian transport sector and the prospects of its integration into the EU are analyzed. The SWOT-analysis of the industry was conducted on the basis of identification of weaknesses and strengths of the Ukrainian transport system. Priorities of cross-border cooperation within the transport sector are identified. Opportunities for cooperation in the field of transport of EU and Ukraine are presented. Taking into account the EU experience, the directions of transport development in Ukraine are grounded. A qualitatively new conceptual approach to the formation and implementation of the mechanism of state regulation of the development of the transport system of Ukraine under the conditions of European integration is proposed, which allows to eliminate existing contradictions and problems using program-target methods, basic provisions of the systematic approach and the concept of innovative development. The basic (purpose, tasks, principles,*

functions, subjects, object, levers, methods and tools) and specific (stages of strategic planning, tools for implementation and organizational and economic support) components of such mechanism, which are oriented towards achievement, synergistic effect are defined. Scientific and practical recommendations for the formation of an effective state policy for the development of the transport system of Ukraine under the conditions of European integration are substantiated.

Key words: state policy, development, innovative development, mechanism, transport, European integration, state regulation.

Постановка проблеми. Інтеграція економіки України у європейський простір вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх її секторів, насамперед транспорту та транспортної інфраструктури, підприємства яких посідають одне з пріоритетних місць серед нефінансових корпорацій. Співробітництво у сфері транспорту України з ЄС є одним з пріоритетів вітчизняної транспортної політики. Міжнародні економічні угоди виступають основним інструментом для співпраці України з ЄС, тому будь-які інноваційні підходи до розвитку вітчизняної транспортної галузі та його наближення до європейських стандартів будуть доленосно впливати на швидкість та ефективність євроінтеграції. Інноваційний підхід до формування політики Україна-ЄС в транспортній системі може стати базою стабільного розвитку транспортної галузі та позитивно вплинути на розвиток вітчизняного транспорту, а також на економіку в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним та практичним аспектам співробітництва Україна-ЄС, у тому числі у транспортній системі, присвячені дослідження відомих науковців, серед яких: Н.В. Логвинова [1], Т.Г. Логутова [3], М.М. Полторацький [3], В.В. Полякова [4], Р.К. Щенина [4], Н.Л. Панасенко [5], В.Б. Іваник [6], К. Arrow [7] та інші. Проте, залишаються відкритими питання удосконалення державної політики

розвитку транспортної системи у зв'язку з посиленням євроінтеграційних процесів та екстенсифікацією інноваційного розвитку.

Формулювання цілей статті. Метою статті є оцінка стану функціонування транспортної системи в Україні та розробка перспективних орієнтирів державної політики щодо її розвитку в умовах євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу. Транспорт – це важливий компонент економіки: багато європейських компаній є світовими лідерами у сфері інфраструктури, логістики, виробництва транспортного обладнання та систем управління перевезеннями. У процесі інтеграції в європейську і світову економіку все більше посилюється потреба у розвинутій транспортній системі, яка стає основою для ефективного входження України у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню прогресивної держави. Роль транспортної системи України в світовій економіці становить значущу частину глобальної системи міжнародних транспортних коридорів, що забезпечує світові товарно-сировинні ринки, безперебійне переміщення потоку вантажів і пасажирів, трудових і виробничих ресурсів, фінансів і послуг [1].

Вітчизняна транспортна система має міжнародне значення, оскільки транспортні шляхи сполучення, що проходять через Україну, з'єднують країни Азії, Західної і Центральної Європи. Україна має потенціал для розвитку транспортного комплексу, проте існують значні проблеми в його реалізації, однією із яких є те, що показники енергоефективності та техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не задовольняють екологічних вимог ЄС.

За ринкових умов до транспортної системи країни ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності й надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, швидкості і вартості доставки, енергоефективності та показників техногенного навантаження на навколишнє природне середовище. Відповідно до цього стан транспортних

комунікацій України має відповідати потребам європейської інтеграції. За даними Державної служби статистики України загальна транспортна мережа України охоплює 166,1 тис км автомобільних доріг з твердим покриттям; 21,6 тис км залізничних колій, посідаючи друге місце в Європі; 2,1 тис км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів, вздовж яких розташовано 10 річкових портів; 18 морських торговельних портів у Чорноморському, Азовському і Дунайському басейнах; 33 аеропорти, 17 з яких міжнародні; 4,4 тис км тролейбусних ліній; 1,9 тис км трамвайних колій; 0,1 тис км колій метрополітену; 4,8 тис км магістральних нафтопроводів; 39,9 тис км газопроводів та 1,0 тис км аміакопроводів [2].

Останніми роками функціонування транспортної системи України перебуває під впливом таких тенденцій, які впливають на завантаженість та стан інфраструктури країни:

- зростання промислової продукції у 2017 р. становило 0,4%, сільського господарства – 0,2%, реальна заробітна плата у 2017 р. зросла на 19,1%; відповідно до цих тенденцій мобільність населення не досягла рівня докризового періоду, а саме попит на перевезення пасажирів усіма видами транспорту зменшився на 4,3% (за 2017 р. перевезено 4647,2 млн пасажирів проти 4854,4 млн у 2016 р.);

- зростання експорту в 2017 р. становило 20,6%; залежність від зовнішньої кон'юнктури на експортну продукцію України відноситься до ключових факторів зростання ВВП України і у 2014–2015 рр. негативно впливало на його динаміку та перевезення вантажів усіма видами транспорту;

- зниження надійності України як бізнес-партнера;

- зростання динаміки капітальних інвестицій на 22,1% у 2017 р.; у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність у 2017

р. спрямовано 35,7 млн грн (8,7% до загального обсягу), що на 42,2% більше, ніж у звітному періоді минулого 2016 р.;

– зростання перевезення вантажів за 2017 р. порівняно з відповідним періодом 2016 р. на 1,8% – з 624,5 млн т до 635,9 млн т.; за видами транспорту найбільше падіння спостерігалось на ринку перевезень водним транспортом – (-11,9)%, залізничним – (-1,1)%; найбільше зростання спостерігалось на ринку перевезень авіаційним транспортом – на +10,5%, трубопровідним – на +7,6%, автомобільним – на +4,7% до аналогічного періоду минулого року; – обсяги переробки вантажів у морських портах України за 2017 р. показують приріст на 0,6% до аналогічного показника минулого року;

– стан транспортної інфраструктури в результаті анексії АР Крим та неоголошеної війни: зменшення статичних показників транспортної інфраструктури, які за останні 23 роки практично не змінювалися (зменшення довжини автомобільних доріг загального користування на 6,3 тис. км – до 163,0 тис., довжини залізниць – на 630 км, кількості торговельних портів – з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена указом Мінінфраструктури), кількості аеропортів (втрачено Сімферополь, Бельбек, Керч, Донецьк і Луганськ) [2-3]. Таким чином, відбувається погіршення соціально-економічної кон'юнктури та реальна переорієнтація вантажопотоків на території України, що відображається на показниках завантаження транспортної інфраструктури, вантажообігу і пасажирообороту транспортної системи України. Узагальнення ситуації, ідентифікація шансів та загроз проведено шляхом SWOT-аналізу галузі на основі визначення слабких й сильних сторін транспортної системи України (табл.1).

Із матриці SWOT-аналізу вітчизняної транспортної системи можемо дійти висновку, що активізація процесів інтеграції транспортної системи України до європейської можливе шляхом вигідного географічного

положення України, наявності власної виробничої бази з виготовлення міського електротранспорту та однієї із найбільш широких мереж залізних доріг в Європі. Відповідно, за рахунок інтеграційних процесів на транспорті, на основі досвіду ЄС Україна зможе вирішити питання мінімізації техногенного навантаження на довкілля, підвищити рівень пропускнуєї спроможності найбільших транспортних вузлів, підвищити рівень ефективності пасажирських перевезень та покращити стан рухомого складу транспортної галузі.

Проведений аналіз показує, що транспортна система України, за сприятливих умов може застосовувати цілий ряд різних видів стратегій розвитку, що мають бути направлені на мінімізацію слабких сторін вітчизняної транспортної галузі на основі використання зовнішніх можливостей або ж використання сильних сторін для реалізації зовнішніх можливостей, чи використання сильних сторін для знешкодження можливих зовнішніх загроз. Тобто, в сучасних умовах, Україна має всі передумови для розбудови транспортно-логістичної системи, яка є подібною до європейської, в першу чергу шляхом налагодження ефективного співробітництва з ЄС в транспортній системі.

Адаптувавши досвід щодо розбудови транспортних комплексів передових європейських країн варто зазначити, що для транспортних підприємств України, на даному етапі, суттєві переваги може принести саме стратегія формування транспортних кластерів. Кластерна форма організації досить добре зарекомендувала себе у країнах ЄС, в тому числі й у транспортній системі, вона забезпечує підвищення конкурентоспроможності різних транспортних фірм, збільшення їх прибутковості, мінімізації стримувальних й обмежувальних факторів та інноваційного розвитку. Крім того, відповідна транспортна кластеризація може стати досить результативним інструментом інноваційного розвитку ефективної й інтегрованої вітчизняної транспортної системи [4-5].

Таблиця 1

Матриця SWOT-аналізу транспортної системи України

Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
1. Вигідне географічне положення України, що дозволяє отримувати доходи від здійснення транзитних перевезень. 2. Наявність в Україні власної виробничої бази з виготовлення рухомого складу міського електротранспорту. 3. Широка мережа автомобільних доріг. 4. Одна з найбільших мереж залізних доріг в Європі	1. Рівень техногенного навантаження на навколишнє середовище не відповідає вимогам сучасного світу. 2. Не відповідність розвитку мережі автомобільних доріг темпам автомобілізації держави. 3. Більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, видами та питомими витратами палива не відповідають сучасним вимогам. 4. Низький рівень пропускної спроможності основних транспортних вузлів. 5. Низький рівень якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів. 6. Основна частина транспорту України морально та фізично застаріла
Можливості (O)	Загрози (T)
1. Активізація процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської. 2. Використання альтернативних видів палива та запровадження міжнародних екологічних норм. 3. Побудова додаткових транспортних коридорів міжнародного значення та розвиток мережі логістичних центрів, покращення якості доріг. 4. Збільшення пасажирообігу та вантажообігу. 5. Ліквідація бюрократичних перепон при оформлення транзитних перевезень. 6. Удосконалення фіскальної політики держави	1. Ризики аварій через високий рівень зносу транспорту та незадовільний стан доріг. 2. Загострення політико-економічної кризи та подальше зниження активності транспортних підприємств в реальному секторі економіки. 3. Девальвація національної валюти і відповідно погіршення фінансового стану фірм-перевізників. 4. Спад попиту на послуги, що зумовить можливий вихід з ринку транспортних підприємств. 5. Зростання вартості пального. 6. Погіршення екологічної ситуації в країні

Тобто досягнення ЄС у сфері удосконалення транспортних систем, відкривають абсолютно нові вимоги щодо екологічно обумовленої трансформації транспортної системи України. До складу ключових напрямів трансформації вітчизняного транспорту можна віднести: електрифікацію транспорту; використання альтернативних джерел енергії (перш за все водню); використання інноваційних видів транспортних

засобів та їх гібридизацію; роботизацію транспортних засобів; процес заміщення матеріальних переміщень новими інформаційними; вдосконалення системи транспортної логістики.

Варто зауважити, що всі зазначені напрями трансформації транспорту досить давно й вдало реалізуються в Європі. Однак, в Україні трансформаційні процеси на транспорті лише мають свій початок. Інноваційний розвиток транспортної системи України передбачає гармонізацію й збалансування відносин всередині самої системи, завдяки комплексному підходу до функціонування різних його складових. У свою чергу екологічна компонента займає ключове місце в процесі трансформацій вітчизняного транспорту, як важливої умови євроінтеграції. Так як, ЄС орієнтований на формування єдиної Європейської транспортної системи, яка має бути ефективною для використання ресурсів, екологічно чистою, безпечною для клімату на користь всіх громадян, економіки й всього суспільства.

Тобто, особливої актуальності набувають питання формування концепції розвитку транспортної системи у контексті екологічної компоненти в аспекті інноваційного розвитку. Звідси, можемо зробити висновок, що державна політика інноваційного розвитку транспортної системи повинна ґрунтуватись на трьох таких взаємопов'язаних принципах: 1) ліквідація або мінімізація непотрібних поїздок шляхом поєднання процесу планування використання земель й транспорту та локалізації процесу споживання; 2) перехід на більш екологічно ефективні засоби транспорту, такі як громадський і не автомобільний транспорт, а також для пасажирів та доставки – для вантажів; 3) вдосконалення технології та палива для мінімізації їх впливу на навколишнє природне середовище й зменшення соціальних витрат [6-7].

Актуальна проблема формування вітчизняної системи транскордонного співробітництва за європейськими стандартами є

нагальним питанням сьогодення у теорії та практиці європейської інтеграції України. На сьогодні можна визначити такі пріоритети транскордонного співробітництва в рамках вітчизняної транспортної системи:

1) розвиток транспортної мережі у форматі інтегрованих транспортних коридорів, а також відновлення зв'язків, які фактично були втрачені у зв'язку з припиненням взаємодії в рамках транспортних коридорів.

2) Аналіз «вузьких місць» національної транспортної мережі, яка поєднуються з TEN-T мережею, підготовка та пріоритетність інфраструктурних проектів, для реалізації яких виділяються грантові ресурси ЄС.

3) Включення внутрішніх водних шляхів України (р. Дніпро, р. Південний Буг та ділянка річки Дунай) до регіональної мережі TEN-T [8].

На шляху до євроінтеграції вітчизняної транспортної системи необхідно досягти високої економічної та екологічної ефективності реалізації транспортних процесів, що передбачає, в тому числі, їх значну дематеріалізацію (зниження матеріаломісткості та енергоємності). Тому, у рамках вирішення комплексної проблеми підвищення ефективності державної політики розвитку транспортної системи України актуальності набуває визначення стратегічних орієнтирів екологізації транзитних перевезень по території країни, можливості посилення екологічних компонентів транспортно-транзитного потенціалу України.

Однак, задля забезпечення ефективного співробітництва з ЄС у сфері транспорту варто розробити загальну модель взаємовідносин України з ЄС у сфері транспорту на довгострокову перспективу, що полягатиме у: розробці концепції інноваційно-активної позиції країни; виявленні можливостей участі України в певних міжнародних економічних проектах (за певними видами транспорту); співробітництві у тріаді взаємовідносин: державний сектор, науково-освітній та приватний сектор. Стратегічна мета

транскордонного співробітництва полягає у його спрямованості на гармонізований комплексний розвиток всіх регіонів та поглиблення їх участі в міжнародних інтеграційних процесах. У розвитку сучасного транскордонного співробітництва ключову роль повинні відігравати регіональні органи самоврядування і територіальні громади прикордонних адміністративно-територіальних одиниць відповідних країн.

Значні можливості для співробітництва у сфері транспорту ЄС та України відкриває програма Горизонт 2020 на 2018-2020 роки за напрямом «Розумний, екологічно чистий та інтегрований транспорт». Загалом, на секцію «Транспорт» на період 2014-2020 рр. виділяється бюджет в 6,339 млрд. євро. Мета такої програми полягає в тому, щоб підтримати процес удосконалення і розробки політики для просування інновацій та вирішення проблем транспорту. Горизонт 2020 надає фінансову підтримку у трьох конкурсних проектах секції «транспорт»:

1) мобільність для зростання; 2) зелений транспорт; 3) малий бізнес та інновації «Fast Track» для транспорту. У свою чергу, важливим інструментом підтримки позитивних трансформацій транспортної системи України вже довгий час виступає Європейський банк реконструкції та розвитку. За даними Міністерства інфраструктури, на сьогоднішній день, за підтримки ЄБРР та ЄІБ, завершено реалізацію 7 транспортних проектів загальною вартістю 909,55 млн євро (кредитних коштів –659,23 млн євро).

Європейська спільнота вже давно усвідомила негативний ефект від застарілої та неефективної транспортної системи та стала на шлях боротьби з її наслідками. Україна сьогодні має можливості перейняти європейський досвід удосконалення свого транспортного комплексу. Однак, у сучасних умовах ефективного вирішення соціально-екологічних проблем неможливе без самоорганізації та самостійного забезпечення громадськістю. Більшість європейських організацій орієнтовані на взаємодію з організаціями різних рівнів, підприємцями і насамперед громадами. Тому, ключовим

інструментом мінімізації негативного впливу на довкілля є вирішення гострих соціально-екологічних проблем на локальному рівні шляхом зміни свідомості та поведінки членів суспільства, ефективної взаємодії з усіма прошарками населення, що призведе до впровадження інноваційного розвитку для країни та всього світу.

У контексті реалізації можливостей співробітництва у сфері транспорту ЄС та України вітчизняна транспортна система наближається до ефективної її інтеграції в європейську. Враховуючи досвід ЄС, варто запропонувати такі напрями розвитку транспорту в Україні: 1) активізувати оновлення транспортного фонду України роблячи акцент на електрифікації транспорту; 2) внутрішня мотивація розуміння важливості для кожного індивіда певної послуги або товару з метою популяризації «зеленого» транспорту, доносячи суспільству всі вигоди його експлуатації; 3) інституціональне стимулювання та удосконалення транспортної інфраструктури.

Отже, сучасний стан розвитку транспортної системи в Україні свідчить про те, що сформовані методи державного регулювання є вкрай неефективними в частині раціональності використання транспортного потенціалу України, становлення конкурентного середовища, яке б відповідало глобальним умовам ринкових трансформацій щодо ведення бізнесу в транспортній системі, гармонізації відносин між державою й суб'єктами транспортної системи. У даному аспекті особливого значення набуває розробка нового концептуального підходу до формування структури механізму державного регулювання розвитку транспортної системи в умовах євроінтеграції, який дозволить нейтралізувати існуючі проблеми й протиріччя, задіявши положення стратегічного планування і комплексності (рис.1). Саме від рівня організації стратегічного планування залежить результативність механізму державного регулювання розвитку транспортної системи України в умовах євроінтеграції.



Рис. 1. Складові механізму державного регулювання розвитку транспортної галузі України в умовах євроінтеграції

Джерело: розроблено автором

Отже, для формування ефективної державної політики розвитку транспортної системи України нами представлені наступні її пріоритетні напрями: 1) збільшення обсягу інвестицій в розвиток транспортної системи (надання субвенцій на розвиток транспортної інфраструктури; підтримка інноваційно-інвестиційних проектів); 2) адаптація вітчизняної нормативно-правової бази до вимог й стандартів ЄС; 3) формалізація державної кластерної політики та розробка науково-методичного забезпечення щодо реалізації такої політики у транспортній системі країни; 4) сприяння формуванню та впровадженню інновацій в транспортну систему (формування ефективної системи взаємодії транспортної системи та науково-освітнього сектору; формування інвестиційних фондів з реалізації інноваційних проектів; нарощення фінансового та інтелектуального потенціалу; активізація позабюджетних джерел підтримки інноваційної транспортної діяльності); 5) розвиток соціальної інфраструктури; 6) поліпшення якості освіти та життя населення; 7) збільшення наукового потенціалу, налагодження зовнішньої співпраці транспортної системи, науково-освітнього сектору та держави.

Висновки та перспективи подальших досліджень. На шляху до інтеграції вітчизняної транспортної системи в європейський простір України необхідно досягти високої економічної та екологічної ефективності функціонування всієї транспортної системи. Бар'єрами розвитку вітчизняної транспортної системи є недостатнє фінансування, відсутність мотивації до «екологізації» транспортної системи, бюрократизм та корумпованість в Україні. Значні можливості вирішення зазначених проблем відкриває співробітництво з ЄС через програми фінансування та європейські некомерційні програми передачі ефективних технологій та досвіду. Україна сьогодні має можливості перейняти європейський досвід удосконалення транспортної системи, що в першу чергу передбачає «озеленення» транспорту – це дозволить суттєво скоротити викиди парникових газів і

отримати додаткові кошти. Тобто, як результат реалізації можливостей співробітництва у сфері транспорту ЄС та України вітчизняна транспортна система може значно наблизитися до ефективної інтеграції в європейську транспортну систему.

Удосконалено структурну декомпозицію механізму державного регулювання розвитку транспортної системи і умовах євроінтеграції, яка передбачає реалізацію завдань стратегічного планування інноваційного розвитку системи на основі використання відповідного інструментарію зі зв'язками горизонтального й вертикального типів. Результати реалізації запропонованого механізму спрямовані на ефективне використання соціально-економічного потенціалу транспортної системи України, державну підтримку інноваційних проектів та формування конкурентного середовища, яке відповідало б сучасним євроінтеграційним трансформаціям. Формалізовано шляхи вдосконалення державної політики розвитку транспортної системи України в умовах євроінтеграції: формування відповідного інституційного середовища; забезпечення нормалізації законодавства; формування сприятливих умов для активізації механізмів державно-приватного партнерства та інші. До пріоритетів реалізації запропонованих напрямів належать: підвищення рівня довіри до механізму державного регулювання розвитку системи та активізація державно-приватного партнерства; забезпечення достатньо високих темпів інноваційного розвитку транспортної системи; покращення ресурсного та матеріально-технічного стану транспортної системи України.

Література

1. Логвинова Н.В. Шляхи розвитку транспортної системи України. 2016.
URL: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>.
2. Квартальні розрахунки валового внутрішнього продукту України за 2010–2017 рр. URL:

http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/05/zb_krvvpu2017.pdf.pdf

3. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8–14.
4. Мировая экономика и международный бизнес: учебник/ кол. авт.; под общ. ред. В.В. Полякова, Р.К. Щенина. 3-е изд., стер. Москва: КНОРУС, 2006. 656 с.
5. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Дон ДУУ. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88–96.
6. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.
7. Arrow K. Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy. Edgar Feiwel: Macmillan. 1987. P. 734.
8. Загальна інформація щодо Східного партнерства. 2017. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>.

References

1. Lohvynova N.V. (2016) Shliakhy rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Ways of development of the transport system of Ukraine]. 2016. Available at: <http://www.dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300>.
2. Quarterly calculations of gross domestic product of Ukraine for 2010–2017. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/05/zb_krvvpu2017.pdf.pdf
3. Lohutova T.H., Poltoratskyi M.M. (2015) Suchasnyi stan transportnoi infrastruktury Ukrainy. [The current state of Ukraine's transport infrastructure] Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti. Vypusk 2(12), tom 2. pp. 8-14.

4. Poliakov V.V., Shchenyn R.K. Myrovaia ekonomyka y mezhdunarodnyi byznes (2006) [World Economy and International Business]: uchebnyk. 3-e yzd., ster. M.: Knorus, 2006. 656 p.
5. Mokhova Yu.L. (2015) Znachennia transportnoi haluzi v systemi natsionalnoi ekonomiky Ukrainy. [The value of the transport industry in the system of the national economy of Ukraine] Don DUU. Menedzher. 2015. № 1 (69), pp. 88–96.
6. Panasenko N.L. (2014) Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini. [Comprehensive evaluation of the transport system and its subsystems in Ukraine] Ekonomichnyi prostir. 2014. № 84. P. 89–97.
7. Arrow K. (1987) Reflection on the essays. In: Arrow and the Foundations of the Theory of Economic Policy / Edgar Feiwel.: Macmillan. P. 734.
8. General information on the Eastern Partnership. 2017. Ministry of Infrastructure of Ukraine. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>.