

Козельська К.А., викладач

*Відокремлений структурний підрозділ «Маріупольський фаховий коледж ДВНЗ
Приазовського державного технічного університету»*

АВТОТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

Євроінтеграція для України є багатоаспектним процесом, який передбачає перш за все зміни та адаптацію транспортного сектора до європейських стандартів в середині країни. Доведено, що шлях України до ЄС пролягає через її внутрішні соціально-економічні трансформації.

Реалізація євроінтеграційних планів України в економічній сфері базується на двосторонніх домовленостях з ЄС щодо гармонізації секторального законодавства, правил і технічних стандартів. Євроінтеграційним процесам транспорту були присвячені роботи відомих вітчизняних та зарубіжних науковців та вчених. Приміром, за оцінками Єврокомісії, у сфері транспорту, на автомобільному транспорті необхідно 3—5 років, на залізничному — 8—10 років, у дорожній га лузі — 3—6 років, щоб змінити всю структуру, привести у відповідність усі нормативно-правові акти для того, щоб європейська спільнота визнала, що за цими напрямками Україна готова до членства в ЄС.

Транспортні засоби потребують значних змін, які повинні відповідати сучасним вимогам за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, класом комфортності, екологічними показниками та переведенням на споживання альтернативних екологічно чистих видів палива. [1, с.64]

Особливості розвитку пасажирських послуг на автомобільному транспорті в Україні дозволяють узагальнити невтішні для подальшого соціально-економічного розвитку країни підсумки: скорочення диспетчерських станцій, автостанцій, автобусних маршрутів, втрата державного контролю за якістю та безпекою автотранспортних послуг. За період незалежності України і до сьогодні у транспортному секторі накопичилася велика кількість проблем, що потребують негайного та першочергового вирішення. [1, с.103] Основними з них є:

- невідповідність вимогам сьогодення як законодавства з питань регулювання діяльності транспортних перевізників, які забезпечують безпеку перевезення пасажирів та вантажів, так і системи державного контролю дотримання персоналом транспортного сектору норм законодавства;
- недостатній обсяг фінансування витрат пасажирських перевізників, що пов'язані з наданням соціально значущих послуг, та відсутність компенсації витрат від регульованого тарифу за рахунок бюджетних коштів;
- відсутність системного підходу до забезпечення функціонування транспорту, створення конкурентного середовища, рівних умов на ринку транспортних послуг.

У сучасних умовах у сфері транспортної політики ЄС триває процес перегляду політики щодо транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), яка враховує сучасні вимоги до загрози до зміни клімату та захисту довкілля, збільшення території ЄС, необхідності посилення зовнішнього виміру співпраці у транспортному секторі. До основних напрямів удосконаленої політики TEN-T належать: 1) об'єднання майбутньої TEN/T з транспортними мережами сусідніх країн для поширення TEN-T за межі ЄС; 2) оптимізація структури парку рухомого складу відповідно до потреб населення; [2, с.59] 3) забезпечення економічної ефективності підприємств, що передують приведенню тарифу до реальних умов експлуатації; 4) забезпечення розвитку конкуренції та обмеження монополізму на ринку перевезень; [2, с.74] 5) об'єднання транспортних мереж ЄС та країн партнерів Європейської політики сусідства, а також мереж країн Європейської політики сусідства між собою; 6) забезпечення економічної ефективності підприємств, що передують приведенню тарифу до реальних умов експлуатації.

Сприяння реалізації інвестиційних проектів на інноваційній основі шляхом: 1) надання державної підтримки інноваційних проектів з метою забезпечення розвитку перевезень; 2) надання інноваційним проектам, що пройшли конкурсний відбір, часткових компенсацій вартості проекту; 3) залучення інвестицій на умовах концесії. [3, с.74-75]

Удосконалення податкового регулювання та ціноутворення шляхом: запровадження механізму розрахунку за проїзд на пасажирських маршрутах електронними картками, старт картками (безготівкові розрахунки); запровадження спеціального податкового стимулювання для підприємств, які здійснюють технологічне оновлення; запровадження єдиного механізму оподаткування для транспортних підприємств усіх форм власності; реформування системи пільг та запровадження адресних компенсацій особам, які отримують право на пільговий проїзд.

Підвищення рівня охорони навколишнього природного середовища. Забезпечення безпеки перевезень на транспорті.

Таким чином, можемо стверджувати, що євроінтеграція для України є багатоаспектним процесом, який передбачає перш за все зміни та адаптацію транспортного сектора до європейських стандартів в середині країни.

Література

1. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державоприватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. –К.: НТУ, 2014. – 336 с.
2. Управління соціально-економічним розвитком країни, регіону, підприємства в умовах кризи (виробнича, будівельна та транспортна галузі): монографія / Череп А.В. та ін.; за ред. Л.М. Савчук. Дніпро: Біла К.О., 2019. 467 с.
3. Загурський О.М. Конкурентоспроможність транспортно-логістичних систем в умовах глобалізації: інституціональний аналіз: монографія. Київ: О.В. Ямчинський, 2019. 373 с.