

УДК 657.47

ГАРМОНІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

Кириленко О. М., к.е.н., доцент (НАУ)

В статті досліджуються процеси гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України, що теоретично дасть змогу доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій, розкрито основні проблеми на шляху до ефективної гармонізації інтеграційних процесів, що полягають у необхідності забезпечення відповідності національної транспортної системи високим стандартам та технічним вимогам ринку транспортних послуг Європейських країн.

Ключові слова: транспортна система України, гармонізація правових засад, ринок транспортних послуг, Європейське співтовариство.

ГАРМОНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ С ЕВРОПЕЙСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ

Кириленко О. Н., к.э.н., доцент (НАУ)

В статье исследуются процессы гармонизации экономико-правовых основ функционирования транспортной системы Украины, что теоретически даст возможность доступа нашей страны к передовым европейским технологиям и привлечение инвестиций, раскрыты основные проблемы на пути к эффективной гармонизации интеграционных процессов, заключающиеся в необходимости обеспечения соответствия национальной транспортной системы высоким стандартам и техническим требованиям рынка транспортных услуг Европейских стран.

Ключевые слова. Транспортная система Украины, гармонизация правовых основ, рынок транспортных услуг, Европейское сообщество.

HARMONIZATION OF ECONOMIC AND LEGAL BASES OF FUNCTIONING OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE TO THE EU TRANSPORT LEGISLATION

*Kyrylenko O.M., Candidate of Economic Sciences, associate professor
(National aviation university)*

This article examines the processes of harmonization of economic and legal bases of functioning of the transport system of Ukraine, which theoretically will allow access of our country to advanced European technology and investment, the main challenges for effective harmonisation of integration processes, namely the need to ensure the conformity of the

national transport system of high standards and technical requirements of the transport market of the European countries. Formation and realisation of new forms of interaction by Ukraine, and also forms, that already exist and are created on the post-Soviet territory, with the European Union and with in it(him) the countries will give the chance to us to receive new the status - the initiator of reforms, instead of the consumer of offered projects. Uniqueness of experience of Ukraine in this case consists that set from these questions has already been fulfilled during Agreement preparation about association with the European Union.

Key words. *The transport system of Ukraine, harmonization of the legal framework, the transport market, the European community.*

Постановка проблеми. Ефективно функціонуюча система пасажирських і вантажних перевезень має життєво важливе значення для підприємств і громадян Європейського союзу. Транспортна політика ЄС спрямована на сприяння розвитку чистого, безпечного і ефективного у всій Європі транспорту. Функціонування транспорту - основа розвитку внутрішнього ринку товарів (передачі їх від місця виробництва до місця споживання), а також право громадян вільно пересуватися територією ЄС (для роботи й для забезпечення життєдіяльності).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та методологічні основи гармонізації економіко-правових засад функціонування транспорту України розглядалися в наукових працях Ю. С. Бараша [1], В. Л. Диканя [2], Г. Д. Ейтутиса [3], А.В. Сладковського [4] та інш.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Європейська комісія разом з Генеральним директором по мобільності і транспорту відповідає за розробку транспортної політики в рамках ЄС. Її завдання полягає в забезпеченні мобільності єдиної європейської транспортної зони, урахуванні потреб населення, екологічної політики й конкурентоспроможності. Вона спрямована, на:

- розвиток європейського внутрішнього ринку шляхом забезпечення повної інтеграції всіх видів транспорту в єдину, конкурентоспроможну транспортну систему;

- розробку інновацій: сприяння розвитку нового покоління стійких транспортних технологій, зокрема для інтегрованих систем керування дорожнім рухом;

- будівництво транс-європейської мережі, як основу мультимодальної стійкої транспортної системи, здатної надавати швидко, за доступними цінами, надійні транспортні послуги;

Біла книга Європейської комісії за назвою «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати» (COM (2001)) була основою стійкої політики транспорту ЄС. Вона була доповнена документом: «Розвиток стійкої мобільності для нашого континенту» (COM 314).

Невирішеною частиною загальної проблеми залишається можливість гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України, що дасть можливість створення умов для доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій.

Мета даної статті полягає у дослідженні ступеню відповідності економіко-правових засад функціонування національної транспортної системи основним принципам та Директивам європейського транспортного законодавства.

Виклад основного матеріалу дослідження. На основі Білої книги 2001 року Європейська Комісія розробила й реалізувала ряд планів дій по ключових питаннях транспортної політики, серед яких: «Зелена книга міського транспорту

(COM (2007) 551; «Зелений транспорт» (COM (2008) 433); «План вантажних перевезень – логістика в дії» (COM (2007) 607) і «Морська транспортна стратегія до 2018 року (COM (2009) 8).

До кінця 10 - річного періоду з моменту прийняття Білої книги, Європейська комісія прийняла Директиву за назвою «Стойке майбутнє транспорту» (COM (2009) 279). Ця Директива носить консультативно-стратегічний характер. Вона підкреслює, що проблеми, з якими зіштовхнеться транспорт ЄС у найближчі роки, такі: необхідність скорочення викидів парникових газів, зростаючий попит на викопне паливо, збільшення кількості заторів у багатьох європейських містах, аеропортах і портах.

Виходячи із цього, у березні 2011 року Європейська комісія прийняла Білу книгу за назвою «Дорожня карта до єдиної європейської транспортної зони – до конкурентної та ефективної транспортної системи» (COM (2011) 144). Це комплексна стратегія містить 40 конкретних ініціатив на найближче десятиліття, щоб побудувати конкурентоспроможну транспортну систему, що спрямована на підвищення мобільності, усунення основних перешкод, стимулювання економічного росту й зайнятості. Деякі із цих ініціатив стосуються конкретного виду транспорту, таких як формування внутрішнього ринку залізничних послуг.

Вантажні перевезення перебувають у центрі уваги, особливо це стосується питань: безпеки вантажів, перевезення небезпечних вантажів і ефективного функціонування транспортних коридорів для стійкого розвитку транспортних мереж.

Основними напрямками вдосконалення пасажирського транспорту є: досягнення високого рівня безпеки пасажирів з максимальним рівнем комфорту.

Важливими стратегічними напрямками розвитку транспортної системи є: зниження залежності від імпорту нафти й скорочення викидів

вуглекислого газу на транспорті на 60% до 2050 року. Стратегія встановлює різні цілі для різних видів перевезень.

Основні цілі на 2050 рік щодо формування єдиної європейської транспортної зони –конкурентної та ефективної транспортної системи:

- знизити до 40% використання низьковуглеродистих видів палива в авіації; зниження, принаймні, 40% викидів при переміщенні;

- перенесення до 50% міжміських пасажирських і вантажних рейсів з автомобільного на залізничний і водний види транспорту;

- скорочення шкідливих викидів транспортних засобів до середини століття на 60%.

У жовтні 2013 року Європейська комісія висунула пропозиції щодо нової політики транспортної інфраструктури, з вказівкою строків формування базової мережі ефективної транспортної системи до 2030 року. Планується, що транспортна мережа буде складатися з дев'яти основних транспортних коридорів: два коридори Північ-Південь, три - Сходи-Захід і чотири - діагональні коридори. Базова мережа з'єднає:

- 94 основні європейські порти із залізничними й автомобільними магістралями;

- 38 ключових аеропортів, забезпечених залізничним сполученням між аеропортом та пасажироутворюючими пунктами великих міст;

- 15 000 км залізничних ліній швидкісного руху.

Ця політика спрямована на усунення вузьких місць, оптимізацію перехресних операцій прикордонного транспорту для пасажирів і підприємств на всій території ЄС, поліпшення зв'язків між різними видами транспорту і сприяння досягненню цілей ЄС в області збереження клімату.

У сфері залізничного транспорту, у листопаді 2012 року Європейський парламент і Рада прийняла Директиву 2012/34/ЄС про створення єдиного

європейського простору залізниць. Вона спрямована на консолідацію й об'єднання існуючого законодавства за доступом на транспортний ринок (перший пакет Директив по залізницям) у єдиний акт з одночасним спрощенням правової бази, уточненням деяких положень і відновлення нормативно-правової бази. Зокрема, Директива охоплює питання, пов'язані з фінансуванням залізничної інфраструктури, ринкової конкуренції й організаційних реформ для ринкового нагляду. Положення цієї Директиви, повинні бути перенесені в національне законодавство до середини 2016 року.

Наступною законодавчою ініціативою було прийняття Європейською комісією в січні 2013 року четвертого залізничного пакету, що сприяє розвитку європейської конкурентоспроможності й росту (СОМ (2013) 25). Представлені в пакеті ініціативи є взаємодоповнюючими й прагнуть внести вклад у створення більш ефективного й інвестиційно-привабливого залізничного сектора стосовно інших видів транспорту. Пакет містить у собі законодавчі пропозиції по внесенню змін до таких Директив:

- Директива 2012/34/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 21 листопада 2012 про створення єдиного європейського залізничного простору;

- Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського парламенту й Ради від 23 жовтня 2007 року: «Послуги суспільного пасажирського транспорту залізниця й автомобільного транспорту»;

- Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського парламенту й Ради від 29 квітня 2004 про створення Європейського залізничного агентства;

- Директива 2004/49/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства;

- Директива 2008/57/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 17 червня 2008 року про сумісність

залізничної системи в рамках Співтовариства.

Активні глобалізаційні процеси, що відбуваються у світовій економіці, зумовлюють встановлення тісного політичного діалогу між окремими країнами та регіонами світу, поглиблення міжнародних господарських зв'язків та розвиток світової торгівлі. Процес лібералізації, що розгорнувся у світовій торгівлі у повоєнний час, забезпечив різке збільшення її обсягів. За період з 1950 р. обсяг світового експорту зріс у 19 разів, а обсяги виробництва збільшилися у 7,2 разів. При цьому світовий експорт промислових товарів зріс у 38 разів, виробництво - у 11 разів. Спостерігається тенденція до зростання залежності більшості країн світу від зовнішньої торгівлі.

Об'єктивні процеси глобалізації світової економіки формують нову логіку глобальних правил для компаній, що діють на ринку. Оскільки фірми все більше інтернаціоналізують виробництво і систему поширення товарів і послуг, все більш інтегрованими стають економіки окремих країн.

З урахуванням сказаного, важливим завданням для національної економіки України є вирішення питання про те, яким чином міжнародна торговельна система може допомогти вийти на шлях стабільного розвитку. У світі, де окремі держави все більше залежать у своєму економічному розвитку від стану всієї економічної системи, кожна країна відіграє певну роль у вирішенні глобальних економічних проблем. Тому Урядом було проголошено напрямок на інтеграцію до Європейського Союзу. Приоритетна мета України – інтеграція в Європейське співтовариство з можливістю повноправного членства. Але на шляху до такої мети стоїть необхідність розбудови національної економіки, шляхом підвищення економічних, технічних, технологічних тощо стандартів, рівня демократизації, налагодження ефективних

двосторонніх зв'язків зі світовою спільнотою. Процес євроінтеграції - єдиний шлях оновлення економічної формації, приєднання до світового технологічного рівня промисловості, можливість створення умов інвестиційної привабливості, що відкриє можливості створення нових суб'єктів господарювання, подолання високого рівня безробіття.

Міжнародне співробітництво та економічні зв'язки з ЄС сприятимуть раціональному розподілу ресурсів, підвищенню ефективності економічних процесів.

Досягнення суб'єктами господарювання виробничо-технологічного рівня, відповідного європейському, який визначає напрями та масштаби динаміки світової економіки, є першочерговим завданням для України. Європейське співтовариство - основний торговельний партнер України за межами СНД. Зростання зовнішньоторговельного товарообороту та поглиблення політичних зв'язків, дедалі тісніша інтеграція України із загальноєвропейськими структурами свідчить про суттєвий прогрес та реальний потенціал цього співробітництва.

Розвиток євроінтеграційних процесів означає зростання відкритості національної економіки та конкуренції з боку фірм Європейського співтовариства. Потенційні здобутки і переваги євроінтеграції перекривають можливі втрати і ризики.

Підписана у червні 1994 р. Угода щодо партнерства та співробітництва України з країнами Європейського співтовариства набула якісно нового розвитку. Вона регулює основні аспекти відносин між Україною та Європейським співтовариством, а саме: лібералізацію торгівлі; розвиток інвестиційної, підприємницької діяльності; співробітництво в економічній, соціальній, фінансовій сферах; гармонізація законодавства України з ЄС; технічне співробітництво; політичний діалог, розвиток транспортної системи.

Країни Європейського співтовариства розглядають Україну як серйозного торговельного партнера. Підтвердженням даного факту є затверджений Співтовариством План з питань співпраці з нашою країною.

Схвалена Президентом України Програма євроінтеграції (Указ Президента України від 14.09.2000 р. «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу») стала великим кроком у забезпеченні курсу країни на євроінтеграцію та ринкову трансформацію.

Укладення Угоди Україною про асоціацію є на сьогоднішній день головним кроком у зближенні з Європейським Союзом, оскільки це означатиме перехід співробітництва з ЄС на якісно новий рівень політичної асоціації та економічної інтеграції.

Даний документ за своїм змістом не має аналогів з-поміж подібних договорів, укладених Європейським Союзом. Основна цінність цієї Угоди – це є орієнтир у впровадженні комплексних внутрішніх перетворень в Україні.

Підписавши Угоду про асоціацію наша держава бере на себе зобов'язання стосовно адаптації внутрішнього законодавства до законодавства ЄС. У зв'язку з цим Україну очікує копітка робота з ухвалення законів та підзаконних актів, необхідних для забезпечення реалізації Угоди. Зважаючи на масштабність завдань, необхідно вже сьогодні впроваджувати відповідну нормативно-правову базу для її виконання. Необхідною є розробка національного механізму імплементації Угоди про асоціацію, включаючи створення результативного механізму координації даної діяльності та підготовку відповідної програми імплементації Угоди. Укладення Угоди розкриває можливості для реалізації умов взаємовигідної економічної діяльності, що сприятиме позитивній динаміці розвитку національної економіки та покращення добробуту населення.

Приймаючи до уваги високі стандарти і технічні вимоги ринку

Євросоюзу, підвищуватимуться також стандарти й українського виробництва, що позитивно позначиться на посиленні конкурентоздатності національної економіки, а також експортоспроможності вітчизняних товарів як безпосередньо в ЄС, так і на інших зовнішніх ринках.

Угода про асоціацію спрямована на створення реальної зони вільної торгівлі, яка передбачатиме інтеграцію економіки України до ринку Європейського співтовариства.

Сприятливе до транзиту географічне положення України зумовлює її важливе значення для економік сусідніх країн. Україна активно розвиває співпрацю з існуючими регіональними організаціями і структурами - Центральноєвропейською ініціативою, організацією Чорноморського економічного співробітництва, Радою держав Балтійського моря тощо.

Важлива роль України як з'єднуючої ланки між ЄС, що розширюється, та Чорноморсько-Каспійським регіоном важко переоцінити. Економічним стрижнем співробітництва слугуватиме реалізація «Проекту XXI століття» - транспортування каспійської нафти територією України до Європи. Разом з проектом євразійського транспортного коридору та транспортного коридору між Балтійським та Чорним морями — це реальний шлях до створення принципово нової гео економічної ситуації у XXI столітті.

Дуже актуальною як для України, так і для європейських країн є інтеграція систем нафто-газопроводів. Мета такої інтеграції - ефективніший розвиток процесу переміщення нафти та газу.

Констатуючи сьогодишню ситуацію, можна сказати, що Україна вийшла на новий результативний рівень процесу лібералізації торгової діяльності у СОТ, з урахуванням діючих норм: ліквідований плановий механізм виробництва та розподілу; у зовнішній торгівлі ліквідований державний монополізм; лібералізовано процес

ціноутворення; використовується ринковий обмінний курс.

Свобода пересування — найвизначніше досягнення в історії становлення Європейського співтовариства і необхідна умова поширення та укорінення на Європейському континенті спільних цінностей. Вільне переміщення товарів і послуг між Україною та ЄС має забезпечити сегмент вільної торгівлі. Даний процес формує можливість появи умов доступу господарюючих суб'єктів до передових європейських технологій та залучення інвестицій. Для українських підприємств відкриється можливість збільшення експорту, що призведе до створення нових робочих місць та збільшення роботи транспортної інфраструктури.

Також покращить роботу транспорту запровадження безвізового режиму поїздок наших громадян до держав Євросоюзу. Саме тому забезпечення належної реалізації положень Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України належить до центральних пріоритетів діяльності України. Хоча тут найбільшою занепокоєністю є низька транспортна рухомість населення через високі тарифи на перевезення та зростаючу бідність населення.

Підписання 23 липня 2012 р. Угоди про внесення змін до Угоди спрощення оформлення візових документів між Україною та Європейським співтовариством набуло важливого значення.

Сформований напрям розвитку на європейський курс є головним для України. Але Українська держава не зменшує уваги і до євразійського напрямку, вважаючи його важливою сферою національних інтересів. Разом з тим питання участі України у Євразійському інтеграційному проекті мають вирішуватися із урахуванням зобов'язань нашої держави відповідно до Протоколу про вступ до СОТ та проекту Угоди про

асоціацію з Європейським Союзом. Водночас ми розглядаємо підписану наприкінці 2011 р. Угоду про зону вільної торгівлі СНД як важливий і суттєвий крок уперед в подальшому напрямі позитивної динаміки торгово-економічного й науково-технічного співробітництва.

Україна розглядає цю Угоду як реальний крок у справі подолання торгових обмежень, хоча наявність численних вилучень істотним чином знижує її ефективність. Конструктивний пошук взаємоприйняттого режиму торговельно-економічних зв'язків України з країнами, що входять в Митний союз, який дозволив би зберегти обсяги торгівлі та реалізовувати спільні виробничі проекти, є нагальним і важливим завданням української влади. Інтеграційні процеси на пострадянському просторі є проявом загальносвітової тенденції зростання кількості регіональних інтеграційних об'єднань і торгових союзів. Україні важливо повноцінно включитися у ці процеси, запропонувавши власне бачення розвитку своїх відносин із країнами Митного союзу в умовах створення Єдиного економічного простору та формування союзу Євразійських країн - з одного боку, та незмінності власного курсу на інтеграцію до Європейського Союзу - з іншого.

Формування та реалізація Україною нових форм взаємодії і з інтеграційними утвореннями, що вже існують та створюються на пострадянському просторі, і з Європейським Союзом та асоційованими з ним країнами дасть нам змогу набути нової якості - ініціатора форматів, а не споживача запропонованих проектів. Унікальність досвіду України у цьому випадку полягає в тому, що багато із цих питань уже були опрацьовані за час підготовки Угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

Саме Чорноморський регіон має дуже великий потенціал для подальшого становлення України як економічно незалежної країни. Даний регіон є не

тільки важливим пунктом, який перетинають великі транспортні шляхи, а й енергетичною скарбницею прийдешніх поколінь. Постійно зростає значення Чорноморського регіону як важливого енергетичного транзитного коридору.

Наша держава має відігравати важливу роль у процесах у Центральноміазіатському регіоні, забезпечуючи там свої стратегічні, енергетичні й економічні інтереси.

Зовнішня політика України на напрямі євразійської співдружності вимагає врахування можливостей країн, які є політично і економічно впливовими, саме Росія, Китай, США та Європейського Союзу. Практичні результати співтовариства будуть показовим індикатором ефективності відповідного політичного курсу України, спрямованого на світовий простір.

Теперішня ситуація вимагає від України більш широкої та змістовної взаємодії з іноземними партнерами, насамперед в транспортно-економічному напрямі.

Особливо важливе значення має підтримка України з боку країн Центрально-Східної Європи. Значимість відносин між Україною та її Європейськими сусідами - Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Чехією - підтверджують економічні показники, активні регіональні, транскордонні контакти. Однак очевидно, що співробітництво між Україною та її сусідами має значні нереалізовані резерви, які можливо активізувати за рахунок розвитку процесу гармонізації економіко-правових засад функціонування національної транспортної системи з передовими Європейськими.

Висновок. Вивчення процесів гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України розкриває можливість створення нових умов для доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій. Відкриється можливість збільшення експорту, що

приведе до створення нових робочих місць та збільшення роботи транспортної інфраструктури; дасть змогу набути Україні нової якості - ініціатора форматів, а не споживача запропонованих проектів. Але на шляху до ефективної гармонізації інтеграційних процесів стоїть необхідність відповідності національної транспортної системи високим стандартам та технічним вимогам ринку Євросоюзу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія / Ю. С. Бараш. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. – 252 с.

2. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

3. Ейтутис Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія / Г.Д.Ейтутис. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

4. Śladkowski, A. & Pamuła, W. (eds.) Intelligent Transportation Systems – Problems and Perspectives. Studies in Systems, Decision and Control 32. Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht, London: Springer. 2015. 316 p. ISBN 978-3-319-19149-2.

Стаття надійшла: 21.06.16р.

УДК 656.072

ПІДХІД ЩОДО ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ МОДЕЛІ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В МАЛИХ МІСТАХ

Любий Є.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

В статті запропоновано підхід щодо визначення доцільності об'єднання зупинних пунктів маршрутів пасажирського транспорту до транспортного району на основі прийнятого способу формування моделі попиту на перевезення населення малих міст. В якості показника відповідності моделі реальним умовам слід використовувати частку значущих кореспонденцій у задачі лінійного програмування при формуванні граничних станів матриць кореспонденцій кожного міського маршруту.

Ключові слова: транспортне планування, малі міста, транспортні райони, маршрутні кореспонденції.

ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ СИСТЕМЫ ПАСАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В МАЛЫХ ГОРОДАХ

Любий Е.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

В статье предложен подход к определению целесообразности объединения остановочных пунктов маршрутов пассажирского транспорта в транспортный