

УДК 341.217(4)

DOI <https://doi.org/10.32837/npuuola.v26i0.669>*О. О. Сурілова*

СПІЛЬНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Посилення глобалізаційних, зокрема євроінтеграційних, процесів, у яких бере участь Україна, призводить до зростання ролі транспорту не тільки як базової галузі економіки, але і як важливого чинника міжнародної співпраці. Вигідне географічне розташування надає можливості нашій країні інтегруватися до світової транспортної мережі та ефективно використовувати транзитний потенціал¹.

Однак Україна за роки незалежності так і не спромоглася стати визначною транзитною державою. Донедавна лише трубопровідний транспорт ефективно виконував транзитну функцію, однак стрімко її втрачає у зв'язку з побудовою трубопроводів Південний та Північний потік і щорічним скороченням транзиту за договірними умовами [2].

Ситуація, що склалася, створює ризики для економіки України, але водночас, на нашу думку, сприятиме пошуку та втіленню в життя нових масштабних інфраструктурних проектів у транспортній сфері, зокрема інтеграції транспортної системи України до транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) [3] відповідно до міжнародних зобов'язань щодо формування міжнародних транспортних коридорів, які додатково пропонувалося включити до традиційної мережі МТК: Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Польща, Україна); «Євроазійський» (ЄАТК) Іллічівськ (Одеса) – Поті (Батумі) – Тбілісі Баку (Україна, Грузія, Азербайджан); альтернативний транспортний коридор «Європа – Азія» (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай), що сприятиме розвитку українського транспортно-дорожнього комплексу. Розв'язання цього завдання вимагає системної

¹ Т.В. Блудова запропонувала досить вдале розуміння транзитного потенціалу. На її думку, це – потенційні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперерйне та безпечне транспортування під митним контролем територією країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту, вироблених за її межами транзитних вантажів (зокрема, енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах. Однак убачається, що слід враховувати також потенційні можливості здійснення пасажирських перевезень.

трансформації транспортної політики та зумовлює подальший розвиток її законодавчого забезпечення. З огляду на європейський вибір нашої країни саме механізми транспортної політики Європейського Союзу, зокрема, щодо розбудови європейської транспортної мережі мають стати взірцем для України.

Певні аспекти проблеми досліджувалися вітчизняними науковцями, зокрема О.В. Філіпенко, дисертацію якої на тему «Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу» було представлено у 2004 р. та яка вже встигла застаріти. Слід також зазначити праці І.Ю. Гришової, М.М. Відякіної, В.І. Муравйова, О.А. Шиби, А.М. Хахлюка та інших, у яких вчені досліджували певні аспекти спільної транспортної політики ЄС, а також співробітництва України та ЄС у сфері транспортної інфраструктури. Однак узгоджений підхід до розуміння спільної транспортної політики ЄС у сфері розбудови транс'європейських транспортних мереж серед науковців відсутній.

Метою статті є дослідження правового регулювання розвитку транспортних мереж України в розрізі інтеграції до транс'європейських транспортних мереж і висвітлення ролі співробітництва з Україною у Спільній транспортній політиці ЄС, а також розроблення рекомендацій щодо кодифікації транспортного права України.

Виклад основного матеріалу. Поняття спільної транспортної політики не наводяться в установчих договорах ЄС, хоча ст. 90 ДФЄС передбачає, що досягнення цілей Договорів стосовно транспортної сфери здійснюється в межах спільної транспортної політики [4]. Відсутнє визначення СТП ЄС і в Плані розвитку Єдиного європейського транспортного простору [5], хоча протягом усього існування європейських співтовариств та Європейського Союзу впроваджувалися заходи в межах СТП.

У науковій літературі поширена думка, що розвиток СТП ЄС починається зі створення Європейського економічного співтовариства. Зокрема, на думку О.В. Філіпенко, перший етап розвитку СТП ЄС характеризується імплементацією положень Римського договору, що закріплюють заборону дискримінації та полегшують транспортні операції в межах Співтовариства, та появою перших правових актів щодо гармонізації умов конкуренції у сфері транспорту [6; 7], а Е.В. Пак та Т.Н. Полянова вважають, що Європейська СТП стала такою лише зі створенням Єдиного ринку на початку 2000-х [7, с. 206]. Насправді розвиток СТП був передбачений уже в Договорі «Про заснування Європейського об'єднання вугілля та сталі» [8], у ст. 70 якого проголошується, що заснування спільного ринку передбачає застосування таких тарифів і умов транспортування вугілля і сталі, які поставлять у порівнянні цінові умови споживачів, а під час пересування між державами-членами забороняється будь-яка дискримінація щодо тарифів і умов транспортування, а також було передбачено, що транспортна політика регулюється законом і правилами держав-членів, з чого можна зробити висновок про те, що СТП належала до компетенції держав-членів. У договорі про заснування Європейської спільноти 1957 р. (ст. 2) було зазначено, що діяльність спільноти охоплює спільну політику у сфері транспорту, зокрема створення та розвиток транс'європейських мереж.

Сьогодні вихідні положення СТП закріплено в Договорі про ЄС та Договорі про функціонування ЄС. Наприклад, ст. 4 ДФЄС відносить транспорт і транс'європейські мережі до спільних для Союзу та держав-членів повноважень, а розділ VI ДФЄС надає Європейському Парламенту та Раді повноваження щодо встановлення спільних правил для міжнародних перевезень, що прямують на територію або з території держави-члена або перетинають територію однієї або кількох держав-членів; умов надання транспортних послуг у межах держав-членів; заходів з удосконалення транспортної безпеки та інших доречних заходів. СТП охоплює залізничний, автодорожній і внутрішній водний транспорт, однак Європейський Парламент та Рада, діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою та після проведення консультацій із Комітетом регіонів та Економічно-соціальним комітетом, може запровадити необхідні положення щодо морського та повітряного транспорту [4].

О.А. Шиба розглядала спільну транспортну політику (СТП) країн-членів ЄС як складник координації та узгодження транспортних політик на рівні міжнародної транспортної співпраці держав загалом [9; 7], що не відображає об'єкта СТП та не сприяє розумінню змісту цієї категорії.

О.В. Філіпенко під СТП Євросоюзу розуміла комплекс дій на рівні Євросоюзу та його держав-членів із метою досягнення збалансованого, узгодженого регулювання відносин на європейському транспортному ринку [6; 5].

На нашу думку, це визначення також не є досконалим (авторка не врахувала такі аспекти, як співпраця з третіми країнами, зокрема, у сфері формування транс'європейської транспортної мережі та трансконтинентальних транспортних коридорів, які є важливим складником спільної транспортної політики ЄС)

На нашу думку, до дослідження цієї категорії слід підходити з розумінням спільних політик ЄС загалом, адже спільна транспортна політика є їхнім різновидом. Досить цікавим вважаємо підхід О. Оржель, яка тлумачить політики ЄС двома способами: у вузькому та в широкому розумінні. У більш вузькому розумінні політики ЄС – це чітко окреслені Договорами напрями діяльності ЄС, щодо яких було вироблено й ухвалено за допомогою вторинного законодавства згідно з чинними правилами та процедурами форми втручання для їхньої подальшої реалізації інституціями Союзу та національними публічними адміністраціями держав-членів. У більш широкому розумінні політики являють собою всі заходи та дії ЄС за певним напрямом діяльності відповідно до сфери компетенцій ЄС, які сприяють досягненню цілей Союзу [10, с. 97].

Ми вважаємо, що визначення дослідницею політик ЄС у вузькому розумінні є однобоким і неповним, оскільки не відображує всієї багатомірності цього явища, яке є різноплановим комплексом, що вміщує не тільки правові заходи, а також управлінські, економічні, організаційні, спрямовані на розвиток, удосконалення та підвищення ефективності певної сфери з метою досягнення цілей Союзу, що здійснюються його інститутами, органами та установами. Щодо розуміння політики в широкому сенсі, то воно, на нашу думку, правильно та комплексно відображує сутність цієї категорії та є цілком точним підходом до розуміння сутності політик ЄС. Ми погоджуємося

із Н. Мусисом, який спільною політикою слушно називає набір рішень, правил, заходів і кодексів поведінки, прийнятих спільними інституціями, що були засновані групою держав і впроваджуються спільними інституціями й державами-членами [11, с. 13], однак вважаємо, що розуміння політик ЄС є неповним без вказівки їхнього об'єкта, а також мети, завдань і принципів. Об'єктом визнається явище, предмет, особа, на які спрямована певна діяльність, увага [12]. Об'єкт політики, відповідно, – те, на що суб'єкт політики скеровує свою діяльність. Спираючись на ст. 4 ДФЄС, до таких належать сфера транспорту та транс'європейські мережі.

«Сучасний юридичний словник» зазначає, що «транспорт» є галуззю народного господарства, покликаною забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки різних сфер економіки й задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях [13]. Однак це визначення не враховує транспорт, що не використовується в економічній діяльності з надання послуг і є власністю фізичних та юридичних осіб, а також об'єкти транспортної інфраструктури та систему публічного адміністрування цієї галуззю. Всі ці об'єкти утворюють транспортну систему Європейського Союзу, яка нами розглядається як об'єкт спільної транспортної політики ЄС.

Визначаючи цілі спільної транспортної політики, слід мати на увазі загальні цілі Союзу (підтримка своїх цінностей і добробуту своїх народів, сталого розвитку Європи, що ґрунтується на збалансованому економічному зростанні та конкурентоспроможній соціальній ринковій економіці, а також сприяння науково-технічному прогресу та дедалі кращому стану довкілля), адже вони досягаються в межах спільної транспортної політики та конкретизуються у сприянні та розвитку транс'європейських мереж у сфері транспортної інфраструктури. У цій сфері Союз діє з метою зміцнення його економічної, соціальної та територіальної згуртованості, зменшення диспропорцій між рівнями розвитку різних регіонів і відсталості регіонів, що перебувають у найменш сприятливих умовах, надання можливості громадянам Союзу, суб'єктам господарювання, регіональним і місцевим громадам отримати в повному обсязі переваги від створення простору без внутрішніх кордонів шляхом сприяння взаємозв'язку та сумісності національних мереж, а також доступу до таких мереж. Союз враховує, зокрема, потребу сполучити острівні, такі, що не мають виходу до моря, та периферійні регіони з центральними регіонами Союзу. З метою досягнення цих цілей встановлюється низка керівних принципів, що охоплюють цілі, пріоритети та загальні напрями заходів, що передбачаються у сфері транс'європейських мереж; реалізуються будь-які заходи, що можуть виявитися необхідними для забезпечення сумісності мереж, зокрема, у сфері технічної стандартизації; підтримуються проекти спільного інтересу, зокрема, шляхом аналізу здійсненості, позикових гарантій або відсоткових субсидій. Крім того, відповідно до рішення Суду ЄС С-167/73 «Комісія проти Франції», загальні принципи внутрішнього ринку ЄС охоплюють усю сферу економічної діяльності, зокрема транспорт [14]. Надзвичайно важливою метою європейської транспортної політики є сприяння створенню такої системи, яка стане підґрунтям для європейського економічного

прогресу, заохочуватиме конкурентоспроможність і пропонуватиме високоякісні послуги з перевезень, використовуючи при цьому ресурси в більш ефективний спосіб [5].

Отже, спільна транспортна політика ЄС являє собою рішення, правила, заходи, прийняті спільними інститутами, органами та установами ЄС та впроваджені ЄС та державами-членами, які спрямовані на ефективне функціонування транспортної системи ЄС та транс'європейських транспортних мереж із метою підтримки цінностей і добробуту європейських народів, сталого розвитку Європи, зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості та забезпечення функціонування внутрішнього ринку Європейського Союзу.

Ст. 171. ДФЄС надає Союзу право сприяти фінансуванню окремих проєктів держав-членів у сфері транспортної інфраструктури та приймати рішення про співпрацю з третіми країнами для того, щоб підтримувати проєкти взаємного інтересу та забезпечувати сумісність мереж [4].

Це стосується і України. В Угоді про асоціацію між Україною та ЄС (ст. ст. 367–369) наголошено на зміцненні співробітництва в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприянню здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; зміцненні зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін шляхом розвитку сталої національної транспортної політики, розвитку мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та вдосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту. Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України й поступовій гармонізації чинних стандартів і політики з наявними в ЄС, а також покращення руху пасажирів і вантажів, зростання транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону шляхом усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури [15].

Співробітництво охоплює розвиток сталої національної транспортної політики, а також розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T). У 2017 р. рішенням Європейської Комісії про географічне розширення TEN-T на країни Східної Європи було вирішено надати можливість входження до мережі Україні [16].

Одним із головних напрямів розвитку транспортних стратегій Європейського Союзу у сфері посилення співробітництва з Україною є реалізація положень підсумкових документів Пан'європейських транспортних конференцій і загальнодержавної програми «Розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [17]. Ця концепція передбачає приведення транспортної інфраструктури до норм і стандартів Європейського Союзу, зокрема, шляхом удосконалення правового забезпечення створення в Україні транспортних коридорів з урахуванням принципів міжнародної транспортної політики, прийнятих в ЄС, які передбачають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, орга-

нізацію перевезень, розвиток інфраструктури й сервісу, перетин державних кордонів, технічні й технологічні проблеми, лібералізацію та гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку.

На жаль, за більш ніж 20 років так і не було реалізовано положення щодо інтеграції до TEN-T. Проблему намагалися розв'язати шляхом розроблення Національної транспортної стратегії України, мета якої була визначена як створення умов для інтеграції транспортно-логістичної системи України до Транс'європейської транспортної мережі [18]. На жаль, Стратегія не змінила деструктивних тенденцій у вітчизняній транспортній галузі, не дала змогу подолати технологічну відсталість і модернізувати галузь з урахуванням вимог ЄС. Однак вихід є, і він полягає в залученні підтримки ЄС. Було розроблено Проект технічної допомоги Європейського Союзу [19], загальна мета якого полягала у сприянні подальшому розвитку та модернізації транспортної галузі в Україні. Корисним є і участь України в регіональних проектах, зокрема Стратегії ЄС для Дунайського регіону та проекту ТРАСЕКА [20], що створена та фінансується Європейським Союзом для розвитку транспортного коридору з Європи через Чорне море, Кавказ, Каспійське море з виходом на країни Азії. Розроблені та реалізуються також секторальні проекти, зокрема проект «Підтримка Міністерства інфраструктури у запровадженні умови для застосування європейської моделі ринку послуг залізничного транспорту в Україні» [21].

Розробляються нові ініціативи та проекти, на які покладаються великі надії, тим більше, що вони цілком відповідають цілям спільної транспортної політики ЄС та сприятимуть реалізації поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі в межах Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

У Білій книзі Європейської Комісії «План розвитку Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» підкреслюється інтернаціональна природа транспортної системи (через що більшість дій ЄС в транспортній сфері пов'язані зі складними проблемами, породженими розвитком транспорту поза кордонами ЄС) та пріоритетність відкриття ринків третіх країн у сфері транспортних послуг, продукції та інвестицій, а також розроблення плану розвитку Єдиного європейського транспортного простору.

Було визначено такі сфери дій:

– підсилення діалогу транспортної галузі з головними стратегічними партнерами;

– пошук спільних відповідей на складні питання, пов'язані з експлуатаційною сумісністю систем управління транспортом на основі створених науково-дослідних та інноваційних партнерств;

– розроблення схем співпраці для поширення транспортної та інфраструктурної політики ЄС на безпосередніх сусідів;

– забезпечення кращих поєднань інфраструктури та тіснішої ринкової інтеграції, включно з підготовкою планів неперервної мобільності;

– участь у багатосторонніх форумах і двосторонніх стосунках для сприяння політиці, спрямованій на досягнення завдань енергоефективності та кліматичних змін Білої Книги;

– співпраця в оцінці спільних загроз, навчанні службовців третіх країн, спільних інспекціях [5].

Сьогодні основоположне значення в царині створення та функціонування Транс'європейських транспортних мереж мають Регламент ЄС № 1315/2013 «Керівні принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі», Регламент ЄС № 1316/2013 «Про механізм з'єднання Європи», Регламент ЄС № 1300/2013 «Про фонд згуртування» [23–25]. Регламентом (ЄС) № 1315/2013 встановлено керівні принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі, яка має дворівневу структуру та складається з комплексної та базової мережі, терміни побудови яких визначаються відповідно до 31 грудня 2050 р. та 31 грудня 2030 р. Було також прийнято галузеві директиви, серед яких – Директива ЄС № 2008/57 «Про функціональну сумісність залізничної системи в ЄС»; Директива ЄС № 2008/96 «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури»; Директива ЄС № 2010/40 від 7 липня 2010 р. «Про структуру розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту і для взаємодії з іншими видами транспорту»; Регламент ЄС № 549/2004 «Про основи для створення єдиного європейського неба» тощо.

Мережа має бути побудована на основі новітніх технологій та інновацій, цілі яких визначає ст. 33 Регламенту: підтримка декарбонізації транспорту шляхом переходу на інноваційні та стійкі транспортні технології; стимулювання енергоефективності; підвищення безпеки та сталості руху людей і перевезення вантажів; покращення функціонування, управління, доступності, сумісності, багатомодальності та ефективності мережі, зокрема, за допомогою мультимодальних квитків та узгодження графіків поїздок; сприяння ефективним способам надання доступної та зрозумілої інформації для всіх громадян щодо взаємозв'язків, сумісності та багатомодальності; впровадження заходів мінімізації перевантаженості, шкоди здоров'ю та забруднення будь-якого виду, включно з шумами та викидами; впровадження технологій захисту та сумісних стандартів ідентифікації в мережах; запобігання змінам клімату.

Ст. 8 Регламенту визначає основні положення щодо співробітництва з третіми країнами, наприклад, Союз може підтримувати, зокрема, фінансово, проекти, що становлять спільний інтерес, для того, щоб з'єднати транс'європейську транспортну мережу з інфраструктурними мережами сусідніх країн, а саме:

а) під'єднати основну мережу на прикордонних пунктах пропуску та стосуватись інфраструктури, необхідної для забезпечення безперебійного потоку руху, прикордонних перевірок, прикордонного нагляду та інших процедур прикордонного контролю;

б) забезпечити зв'язок між основною мережею та транспортними мережами третіх країн із метою посилення економічного зростання та конкурентоспроможності;

в) завершити транспортну інфраструктуру в третіх країнах, яка слугуватиме ланкою між частинами основної мережі в Союзі;

г) впровадити системи управління трафіком у цих країнах;

д) сприяти морському транспорту та морським автомагістралям;

д) полегшити об'єднання з внутрішніми водними шляхами третіх країн. Такі проекти повинні підвищити потенціал або корисність транс'європейської транспортної мережі в одній або декількох державах-членах.

Союз може співпрацювати з третіми країнами для просування інших проектів, не надаючи фінансової підтримки, якщо такі проекти прагнуть:

а) поліпшити взаємодію між транс'європейською транспортною мережею та мережами третіх країн;

б) сприяти поширенню політики транс'європейської транспортної мережі на треті країни;

в) сприяти повітряному сполученню з третіми країнами з метою сприяння ефективному та стійкому економічному зростанню та конкурентоспроможності, включно з розширенням Єдиного європейського неба та вдосконалення співпраці з управління повітряним рухом;

г) просування морських перевезень із третіми країнами.

Союз може використовувати наявні або створювати та використовувати нові координаційні та фінансові інструменти зі сусідніми країнами, такими як Фонд інвестицій сусідства (NIF) або Інструмент передприєднання, для просування проектів спільного інтересу.

Регламент ЄС № 1300/2013 визначив засади створення Фонду згуртування з метою посилення економічної, соціальної та територіальної згуртованості Союзу в інтересах сприяння сталому розвитку та пріоритети в сфері сприяння стійкому транспорту та усунення вузьких місць у ключовій мережевій інфраструктурі шляхом підтримки багатомодального Єдиного європейського транспортного простору шляхом інвестування в TEN-T:

а) розвиток і вдосконалення екологічно чистих низьковуглецевих транспортних систем, включно із внутрішніми водними шляхами та морським транспортом, порти багатомодальних зв'язків та інфраструктури аеропортів з метою сприяння стійкій регіональній та місцевій мобільності;

б) розроблення та реабілітація комплексних, якісних та сумісних залізничних систем і сприяння заходам щодо зменшення шуму;

в) посилення інституційного потенціалу органів державної влади та зацікавлених сторін й ефективного державного управління за допомогою заходів щодо посилення інституційного потенціалу та ефективності діяльності державних адміністрацій і державних служб, пов'язаних із виконанням Фонду.

Відповідно до європейського плану розвитку та за підтримки ЄС було запущено масштабний проект розроблення транспортної моделі та майстер-плану України відповідно до Національної транспортної стратегії 2030 вартістю 4,7 млн євро, який фінансуватиметься ЄС та буде розроблятися консорціумом у складі експертів французької компанії «Egis» та німецької компанії «AplusS».

Проект охоплюватиме всі види транспорту та передбачатиме забезпечення мобільності людей і товарів у найкращих соціальних і безпечних умовах; планування якісної інфраструктури з прийнятними економічними умовами; оптимальне використання потужностей наявної транспортної інфраструктури; оперативну гармонізацію та модальність між різними видами транспорту; здійснення транспортної діяльності відповідно до екологічних вимог; поліпшення публічного адміністрування транспортною

сферою, зокрема реорганізацію інституцій, що беруть участь у національному плануванні транспорту та покращення координації між ними.

Також розроблені та впроваджуються Проект Twinning «Наближення законодавства України в галузі сертифікації аеродромів / аеропортів та льотної придатності з відповідними нормами та стандартами ЄС; Проект Twinning «Підтримка Міністерства інфраструктури України в посиленні стандартів безпеки комерційних автоперевезень»; Проект технічної допомоги «Підтримка впровадження Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії»; Проект технічної допомоги «Підтримка Міністерства інфраструктури у реалізації пріоритетних проектів із розвитку міського пасажирського транспорту»; Проект технічної допомоги «Допомога українським органам влади в покращенні управління інфраструктурними проектами»; Проект Twinning «Сприяння підвищенню спроможності Мінінфраструктури в частині підвищення безпеки під час перевезення небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні», донором яких виступає Європейський Союз [26].

Однією з найважливіших умов поглиблення співпраці нашої держави з Європейським Союзом є гармонізація транспортного законодавства України з транспортним правом Європейського Союзу, що розглядається нами не тільки як інструмент поглиблення економічної кооперації з ЄС, але і як засіб забезпечення подальшого економічного розвитку України загалом, сталого розвитку транспортної структури України, задоволення потреб суспільства в пасажирських і вантажних перевезеннях, гарантування безпеки для життя і здоров'я громадян експлуатації транспортних засобів і транспортних мереж, підвищення екологічної безпеки на транспорті.

Додаток XXXII до глави 7 розділу V Угоди про асоціацію містить акти законодавства ЄС і терміни, протягом яких Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до вказаних актів. Це стосується технічних, безпекових, соціальних, податкових умов, доступу до ринку та інфраструктури в сфері залізничного, автомобільного, повітряного та водного транспорту та ставить перед нашою державою амбітні та масштабні завдання. По-перше, слід визначитися зі стратегією розвитку транспортного законодавства України, основною метою якої ми бачимо інтеграцію до TEN-T, а завданнями – наближення до вимог ЄС у транспортному секторі.

На нашу думку, проблема потребує більш ґрунтовного комплексного рішення. Імплементация вимог ЄС має стати частиною роботи з кодифікації транспортного права України.

Транспортне право є комплексною галуззю, подальший розвиток якої пов'язаний із впровадженням кодифікації, яка має виконувати, як слушно зазначила Е. Довженко, правотворчу, фундаментальну, ієрархічну, інтегруючу, узагальнюючу, новелізуючу, очисну, системоутворюючу, розподільну, стабілізуючу та оптимізуючу функції, мета полягає в кардинальній переробці та вдосконаленні змісту нормативної регламентації, а кінцевим результатом є кодифікований акт [27, с. 5]. Зі свого боку Е. Деркач запропонувала прийняття Транспортного кодексу у складі Загальної та Особливої частини та окреслила їхній зміст. До Загальної частини, на її думку, доцільно включити універсальні положення щодо всіх видів транспорту.

В Особливій частині могли б знайти відображення особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту [28; 33]. На нашу думку, дослідниця заслуговує підтримки, однак ми не бачимо новий Кодекс без наявності в його складі положень, які дали б змогу інтегрувати транспортну мережу України в TEN-T, тим більше, що необхідні правові підвалини, закладені у Транспортній стратегії України.

Висновки. Транспорт має фундаментальне значення для економічного та соціального розвитку Європи, а його глобальний характер диктує необхідність поглиблення співпраці України з Європейським Союзом. Така співпраця має взаємовигідний характер і значні перспективи, оскільки спрямована як на створення й ефективну експлуатацію транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), так і на належне використання транзитного потенціалу України. Водночас є значні ризики втрати транзитного потенціалу, що буде мати незворотні негативні наслідки для нашої держави, і тільки залучення допомоги ЄС дасть змогу скористатися перевагами географічного розташування України, яке саме і визначає цей потенціал.

Співпраця з Україною органічно входить до спільної транспортної політики ЄС та спрямована на досягнення цілей СТП Європейського Союзу, що конкретизуються у сприянні розвитку транс'європейських мереж і запровадженні проєктів підтримки України в розбудові транспортної системи.

Спільна транспортна політика ЄС являє собою рішення, правила, заходи, прийняті спільними інститутами, органами та установами ЄС та впроваджені ЄС й державами-членами, які спрямовані на ефективне функціонування транспортної системи ЄС та транс'європейських транспортних мереж із метою підтримки цінностей і добробуту європейських народів, сталого розвитку Європи. зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості та забезпечення функціонування внутрішнього ринку Європейського Союзу.

Сьогодні сформовано законодавче підґрунтя співпраці між Україною та ЄС в транспортній галузі, реалізуються інфраструктурні проєкти та проєкти технічної допомоги в межах, окреслених Угодою про партнерство та співробітництво між ЄС та Україною.

Транспортне право України є не досить гармонізованим із транспортним правом ЄС та потребує реформування, яке має відбуватися шляхом прийняття Транспортного кодексу України із включенням у нього розділу, присвяченого транс'європейським транспортним мережам (TEN-T) та співпраці з ЄС.

Література

1. Блудова Т.В. Розвиток транзитного потенціалу України: проблеми економічної безпеки : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 21.04.01 – «Економічна безпека держави». Київ, 2006. 35 с.
2. Нафтогаз. URL: <http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/0/D63B>.
3. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe – Corridors. URL: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors>.
4. Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws>.
5. Біла Книга Європейської Комісії «План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи (COM (2011) 144. URL: eur-lex.europa.eu > legal-content >

6. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євро-союзу : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 – «Міжнародне право». Київ, 2004. 16 с.
7. Пак Е.В., Полянова Т.Н. Единая транспортная политика Европейского Союза: как пример Евразийского экономического союза. *Вестник МГИМО-Университета*. 2015. № 3 (42). С. 199–209.
8. Договір «Про заснування Європейського об'єднання вугілля та сталі» від 18 квітня 1951 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_026.
9. Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws>.
10. Шиба О.А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02 – «Світове господарство і міжнародні економічні відносини». Львів, 2017. 20с.
11. Оржель О.А. Інструменти європейського врядування: політики та квазіполітики ЄС. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2012. Вип. 1. С. 81–99.
12. Мусис Н. Усе про спільні політики Європейського Союзу / пер. з англ. Київ : К.І.С., 2005. 466 с.
13. Словник української мови : в 11 тт. / Інститут мовознавства ім. О.О. Потебні АН УРСР / гол. ред. кол. І.К. Білодід. Київ : Наукова думка, 1970–1980.
14. Юридична енциклопедія : в 6 тт. / редкол.: Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. Київ : Українська енциклопедія, 2001.
15. Judgment of the Court of 4 April 1974. Commission of the European Communities v French Republic. Case 167-73. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN>.
16. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show>.
17. Armenpress news agency. URL: <https://armenpress.am/eng/news/886549>.
18. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show>.
19. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show>.
20. Технічна допомога українській владі для створення національної транспортної моделі та розробки національного транспортного генерального плану. Співпраця між ЄС та Україною у транспортному секторі URL: <https://mtu.gov.ua/content>.
21. Стратегія МПК ТРАСЕКА 2016–2026 гг. URL: <http://www.traceca-org.org/f>.
22. Сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content>.
23. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision. No 661/2010/EU. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN>.
24. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision. No 661/2010/EU Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN>.
25. Regulation (EU) No 1300/2013 of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 on the Cohesion Fund and repealing Council Regulation (EC). No 1084/2006. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en>.
26. Сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>.
27. Довженко Є.В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортного законодавства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 «Теорія та історія держави і права, історія політичних і правових учень». Київ, 2011. 20 с.
28. Деркач Е.М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.

А н о т а ц і я

Сурилова О. О. Спільна транспортна політика Європейського Союзу та розвиток транспортної системи України. – Стаття.

У статті розглянуто проблемні питання використання транзитного потенціалу України та поглиблення співпраці з Європейським Союзом у транспортній сфері на взаємовигідній основі, оскільки створення й ефективна експлуатація транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) відповідають інтересам обох партнерів. Міжнародне співробітництво в цій сфері розглядається як важливий напрям спільної транспортної політики ЄС, розвиток якої був закладений ще у договорі про Європейське об'єднання вугілля та сталі та прискорився з розвитком глобалізації, що посилює міжнародний характер транспорту. Проаналізовано цілі, об'єкти, зміст Спільної транспортної політики та запропоновано авторське визначення СТП як рішення, правила, заходи, прийняті та впроваджені ЄС та державами-членами, які спрямовані на ефективне функціонування транспортної системи ЄС та транс'європейських транспортних мереж із метою підтримки цінностей та добробуту європейських народів, стало розвитку Європи, зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості та забезпечення функціонування внутрішнього ринку Європейського Союзу. Пріоритетом СТП є відкриття ринків третіх країн у сфері транспорту, а також розроблення плану Єдиного європейського транспортного простору. Зокрема, створення зони вільної торгівлі між ЄС та Україною спонукало до розроблення механізмів підтримки транспортного сектору нашої країни, зокрема, шляхом розроблення проектів транспортної моделі та майстер-плану України, а також низки проектів Twinning, донором яких виступає ЄС. Сьогодні сформовано законодавче підґрунтя співпраці між Україною та ЄС в транспортній галузі, реалізуються інфраструктурні проекти та проекти технічної допомоги в межах, окреслених Угодою про партнерство та співробітництво між ЄС та Україною. однак транспортне право України є не досить гармонізованим із транспортним правом ЄС та потребує реформування, яке має відбуватися шляхом прийняття Транспортного кодексу України, у структурі якого має бути розділ, присвячений транс'європейським транспортним мережам і співпраці з ЄС.

Ключові слова: спільна транспортна політика ЄС, транс'європейські мережі, транспортне право, транспортна система, транспортна стратегія, Транспортний кодекс

S u m m a r y

Surilova O. O. The common transport policy of the European Union and the development of the transport system of Ukraine. – Article.

The article deals with the problematic issues of using the transit potential of Ukraine and deepening cooperation with the European Union in the field of transport on a mutually beneficial basis, as the creation and efficient operation of trans-European transport networks (TEN-T) is in the interests of both partners. International cooperation in this field is seen as an important area of the EU's common transport policy, the development of which was provided for in the Treaty on the European Coal and Steel Community and accelerated with the development of globalization, which strengthens the international nature of transport. The objectives, objects, content of the Common Transport Policy are analyzed and the author's definition of STP is proposed as decisions, rules, measures adopted and implemented by the EU and Member States aimed at the effective functioning of the EU transport system and trans-European transport networks. values and well-being of European peoples, sustainable development of Europe, strengthening economic, social and territorial cohesion and ensuring the functioning of the European Union's internal market. The priority of STP is the opening of third country markets in the field of transport, as well as the development of a plan for a single European transport space. In particular, the creation of a free trade area between the EU and Ukraine has prompted the development of mechanisms to support our country's transport sector, in particular through the development of Ukraine's Transport Model and Master Plan projects and a number of EU-sponsored Twinning projects. At present, the legislative basis for cooperation between Ukraine and the EU in the field of transport has been formed, infrastructure projects and technical assistance projects are being implemented within the limits set by the EU-Ukraine Partnership and Cooperation Agreement. however, Ukraine's transport law is not sufficiently harmonized with EU transport law and needs to be reformed through the adoption of the Transport Code of Ukraine, which should include a section on trans-European transport networks and cooperation with the EU.

Key words: EU common transport policy, trans-European networks, transport law, transport system, transport strategy, Transport Code.