

УДК 339.924:338.47:351.814.323.5(045)

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ЩОДО ІНТЕГРАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В СИСТЕМУ ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ

Янчук М.Б. (Національний авіаційний університет)

Розглядаються проблемні питання забезпечення на державному рівні інтеграції авіації України в систему транс'європейських транспортних мереж.

Ключові слова: транспортна стратегія, транспортні коридори, транзитні магістралі, інтеграція, спільний авіаційний простір.

Постановка проблеми. Набуття Україною асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку транспорту на якісно новій основі.

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни. Державна транспортна стратегія на період до 2020 року [1] визначає ключові проблеми, цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної системи України з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів, її участі у міжнародному поділі праці у транспортній галузі, що передбачає відповідні політико-економічні, організаційні та правові заходи. Так, у контексті прагнення Європейської Комісії до розширення основних транс'європейських транспортних мереж до сусідніх країн і регіонів пріоритетним є розвиток пан-європейських коридорів; транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАССКА); європейсько – середземноморської регіональної програми; основних західно-балканських транспортних мереж.

Можливості наземних транспортних коридорів доповнюються потенціалом транзитного використання повітряного транспортного простору. Українська авіаційна транспортна система стоїть на шляху інтеграції з Європейською авіаційною транспортною системою. Реалізація завдання із поетапної інтеграції в європейські та світові транспортні системи передбачає впровадження європейських норм і стандартів в авіатранспортній сфері, приєднання до ключових міжнародних конвенцій і угод, розвиток авіаційної інфраструктури, міжнародних транспортних коридорів і пунктів пропуску, забезпечення безпеки й екологічності перевезень.

Намір України співпрацювати з ЄС з метою покращення функціонування транс'європейських транспортних мереж, базується на відповідному плані Європейської Комісії щодо розширення основних транс'європейських транспортних осей територією України. Нові угоди в цьому напрямку

надають можливість Україні інтегруватися в Єдиний європейський авіаційний ринок, але для досягнення цієї мети необхідно гармонізувати українську авіатранспортну мережу відповідно європейських стандартів на основі не декларативного, а реального виконання державних цільових програм у відповідності з системою міжнародних договорів.

Аналіз публікацій. Проблеми функціонування та розвитку національної авіатранспортної системи та питання державного управління галуззю досліджували такі вчені: Бакаєв О.О., Бідняк М.Н., Бойко Д.І., Букін В.І., Воробійов Ю.Л., Волик В.Ф., Геєць В.М., Гончаров М.Ю., Дикань В.Л., Загорулько В.М., Єлагін В.Т., Коба В.Г., Кулаєв Ю.Ф., Міщенко А. В., Щелкунов В.І., Юн Г.М., Ященко Л.А. та інші.

Мета статті. Метою статті є дослідження сучасних інтеграційних тенденцій в транспортній галузі та державної політики щодо створення й функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів, розвитку повітряного простору і систем організації повітряного руху з урахуванням інтеграції в європейську і світову аеронавігаційні системи та створення спільного європейського авіаційного простору.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. У наукових працях недостатньо повно висвітлені проблеми комплексного підходу щодо формування та реалізації механізму прискорення інтеграції національного транспортного і, зокрема, авіаційного сектору в транс'європейські транспортні мережі на основі забезпечення виконання державних цільових програм, розроблених у відповідності з вимогами міжнародних договорів по транзитному використанню повітряних транспортних коридорів.

Виклад основного матеріалу. Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає певні риси на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, цей факт змушує всю транспортну

систему працювати в злагодженому, синхронному режимі на рівні функціонування даних транспортних коридорів. Це означає, що рівень техніки, технологій, організації, нормативно-правового забезпечення повинен відповідати європейському. Транзитне розташування України на перехресті торговельних шляхів, де є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій відповідно до європейських стандартів (наявність затвердженої концепції створення й функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів [3]) – одна з небагатьох привабливих рис національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників.

Однією з передумов формування нових транзитних транспортних магістралей континентального значення є сформована Транс'європейська транспортна мережа в рамках Європейського союзу, у розвиток якої покладена затверджена в липні 1996 р. концепція "Спільні головні напрямки створення Транс'європейської мережі", заснована на принципі інтеграції різних видів транспорту в мультимодальну транспортну мережу. До складу Загальноєвропейської транспортної мережі входять наступні компоненти:

- Транс'європейська транспортна мережа (TEN) на території Європейського союзу (ЄС);

- 10 загальноєвропейських транспортних коридорів у країнах, що приєдналися до ЄС, у нових незалежних державах і за їхніми межами;

- мережа TINA (проект оцінки потреб в галузі транспортної інфраструктури), до складу якої входять 10 коридорів і додаткові компоненти мережі на території країн - кандидатів на приєднання до ЄС;

- 4 загальноєвропейські транспортні зони (PETRA), що охоплюють морські басейни Середземного, Чорного, Адріатичного/Іонічного морів і район Баренцева моря/європейської частини Арктики;

- євроазіатські з'єднання, зокрема TRACECA (транспортний коридор Європа - Кавказ - Азія).

Важливим положенням основних напрямків TEN є розширення мережі на Схід і з'єднання її із транспортними мережами третіх країн. Серед головних питань у цьому аспекті - розвиток інфраструктури міжнародних пунктів пропуску, удосконалення технологій їхньої роботи та введення загального контролю; уніфікація транспортної документації й гармонізація нормативно-правової бази; формування загальних міжнародних інвестиційних проектів на умовах пайового фінансування; спільне попередження можливого переміщення контрабандних товарів і протидія терористичним актам, а також спеціальні питання трансграничного та інвестиційного співробітництва.

Одним з пріоритетних напрямів державної підтримки співпраці України з ЄС є потенціал транзитного використання повітряного транспортного простору. Співробітництво в галузі організації повітряного руху спрямоване на координацію процесів планування і управління потоками повітряного руху та проведення заходів підвищення пропускної здатності міжнародних повітряних трас держав-учасників майбутнього Спільного авіаційного простору. Крім того, раціональний розвиток повітряного простору і систем організації повітряного руху повинен відбуватися з урахуванням інтеграції в європейську і світову аеронавігаційні системи відповідно до рекомендацій ІКАО.

Основним завданням держави у сфері авіації залишається впровадження в Україні спільних авіаційних вимог з огляду на необхідність набуття Україною повноправного членства в Європейських об'єднаних авіаційних органах (Європейській конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів, EASA) та в перспективі - укладення Повномасштабної авіаційної Угоди, що значним чином сприятиме створенню правових рамок задля більш ефективного функціонування повітряних вантажоперевізників як Європи, так і України. Зокрема, членство в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі) дає Україні можливість підвищити рівень безпеки польотів, впливати на прийняття стратегічних рішень щодо подальшого розвитку аеронавігації у Європейському регіоні, повніше реалізовувати потенціал України як транзитної держави, залучати іноземні інвестиції, а також брати участь у фінансових програмах, пов'язаних з організацією повітряного руху. Також слід зауважити, що членство в Євроконтролі не передбачає видатків із Державного бюджету, виплата Україною щорічних членських внесків здійснюється за рахунок частки плати за надання аеронавігаційних послуг.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем здійснюються у відповідності до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, яку прийнято Урядом України у квітні 2006 року [2]. Відповідно до цієї Програми реалізується політика інтеграції транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС; ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків; залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України; збільшення надходжень

до державного бюджету від експорту транспортних послуг; адаптації національного законодавства до норм і стандартів ЄС та приєднання до міжнародних конвенцій у галузі транспорту.

Розроблена Транспортна стратегія в авіаційній галузі на період до 2020 визначає пріоритетні напрямки розвитку авіатранспортної галузі у контексті державної підтримки створення і подальшого розвитку умов інтеграції авіатранспортної галузі в систему транс'європейських повітряних мереж, а саме:

- приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами та сприяння концентрації транзитних перевезень пасажирів та вантажів через аеропорти України та створення на базі Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» провідного вузлового термінального району України;

- інтеграція з Європейською авіаційною транспортною системою шляхом поступового укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір та участі в програмі організації повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі (SESAR);

- впровадження європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, у тому числі Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;

- поглиблення участі України у загальноєвропейських авіаційних організаціях: Європейській конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA);

- гармонізація системи організації повітряного руху України із Європейською системою організації повітряного руху згідно з Європейською програмою організації повітряного руху (EATM 2000), впровадження основних складових концепції ЄС щодо Єдиного Європейського неба (SES). Так, з метою налагодження співробітництва Міністерством транспорту та зв'язку України пропонується підписання технічної угоди між Державною авіаційною адміністрацією з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA) спеціального Додатка до Угоди між Європейським Співтовариством і його державами-членами та Україною про Спільний авіаційний простір;

- прийняття та виконання Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року відповідно до міжнародних стандартів ІКАО;

- адаптація нормативно-правової бази України до вимог і стандартів ІКАО та Євросоюзу;

- впровадження процедур обслуговування (управління) повітряного руху, передбачених Планом конвергенції та імплементації для України (LCIP) відповідно до Європейського плану конвергенції та імплементації (ЄСІР) тощо [1].

Аналітичні дослідження пріоритетних напрямків розвитку авіатранспортної галузі показали, що для прискорення інтеграційних процесів в рамках нових перспектив партнерства, економічної інтеграції (Україна – ЄС), для підтримки адаптації законодавства до норм і стандартів ЄС державою використовується інструмент Twinning (обмін досвідом між державними службовцями). Міністерство транспорту та зв'язку впровадило три проекти Twinning у сфері транспорту: «Гармонізація норм та стандартів законодавства України з нормами та стандартами законодавства ЄС у сфері цивільної авіації» (2007), «Сприяння забезпеченню безпеки пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні» (2008), «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні» (2009) [5]. Крім того, в рамках Європейської політики сусідства Україна першою серед країн Tacis стала бенефіціаром європейського інструменту інституціональної розбудови TAIEX (Technical Assistance Information Exchange), що забезпечує надання короткострокової технічної допомоги з питань наближення національного законодавства до норм і стандартів ЄС та його подальшої результативної реалізації. З метою підготовки та імплементації повного комплексного плану на підтримку приєднання українського транспортного сектору до Європейським норм і стандартів в рамках національного плану дій Tacis реалізуються проект міжнародної технічної допомоги «Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту». Разом з тим відповідно до Щорічної Програми Інструменту Європейської Політики Добросусідства на 2009 рік проводилися організаційні заходи для підготовки до початку реалізації проекту технічної допомоги «Підтримка інтеграції України Транс-Європейської Транспортної Мережі TCM – T», яка фінансується ЄС.

Висновки. Послідовна державна політика інтеграції авіаційного сектору України в систему транс'європейських транспортних мереж на основі укладання широкомасштабної Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме більш ефективному використанню ринку авіаперевезень, розвитку транзитного потенціалу України, інтегруванню України до Європейських авіаційних структур. З огляду на високий ступінь важливості питань інтеграції авіації України в систему

транс'європейських авіатранспортних мереж, яка передбачає ефективний, розподіл вантажів і пасажиропотоків, взаємовигідний план спільних дій на ринку транспортних послуг, у перспективі по цих питаннях необхідно розробити спеціальну нормативну базу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>

2. Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010р. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.asavia.org/avia/zakonodatelstvo>

3. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. [Текст]: монографія/Блудова Т.В.- Рада національної безпеки України. Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. - К.: НІМБ, 2006. - 276 с.

4. Європейський Союз та Україна починають перемовини про створення Спільного авіаційного простору. [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/index_en.htm

5. Співробітництво України та Європейського Союзу у транспортній галузі. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>

Анотація. *Рассматриваются проблемные вопросы обеспечения на государственном уровне интеграции авиации Украины в систему трансевропейских транспортных сетей.*

Ключевые слова: *транспортная стратегия, транспортные коридоры, транзитные магистрали, интеграция, общее авиационное пространство.*

Summary. *In the article problem issues of governmental support of integration of Ukrainian aviation to trans-European transport networks are considered.*

Keywords: *transport strategy, transport corridors, transit highways, integration, common aviation space.*

Рецензент *д.е.н., професор НАУ Жаворонкова Г.В.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*