

УДК 656.2

*Олена Харчук
Ольга Фіалко*

РОЛЬ ТА УЧАСТЬ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОРГАНІЗАЦІЯХ

В статті розглянуто роль та участь України в міжнародних транспортних організаціях. Враховуючи перспективи євроінтеграції, сформовано пріоритетні напрямки розвитку вітчизняної транспортної системи.

Ключові слова: транспорт, європейська інтеграція, міжнародні транспортні організації.

В статье рассмотрено значение и участие Украины в международных транспортных организациях. Учитывая перспективы евроинтеграции, сформированы приоритетные направления развития отечественной транспортной системы.

Ключевые слова: транспорт, европейская интеграция, международные транспортные организации.

The paper considers the role and participation of Ukraine in international transport organizations. Given the prospects of integration formed the priorities of the national transportation system.

Keywords: transportation, europeyska integratsiya, mizhнародni transportni organizatsii.

Постановка проблеми. В сучасних умовах європейська інтеграція є одним з ключових пріоритетів української політики. З метою утворення сприятливих умов для інтеграції випереджаючими темпами має розвиватися транспорт, а транспортна політика України має бути приведена до вимог ЄС. Активізація транспортного співробітництва потребує участі України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, приєднання до конвенцій та угод в галузі міжнародних перевезень. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, транспортних технологій та особливо відставання розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Тому важливим питанням залишається дослідження ролі та участі України в міжнародних транспортних організаціях та виявлення їх впливу на транспортну політику країни [7].

© Харчук О. Г., Фіалко О. А., 2013

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання входження України до міжнародної і загальноєвропейської транспортної мережі, приєднання до міжнародних і європейських транспортних організацій розглянуті в працях багатьох науковців і дослідників, зокрема Сирийчика Т., Клімкевича Х., Парубця О. І., Шульженко Ф., Гайдуліна О., Кундрика Р., Булгакова І., Клепікова О. та ін.

Незважаючи на значну кількість робіт, присвячених даній тематиці, залишаються недослідженими питання розвитку транскордонного транспортного співробітництва та визначення ролі та участі України в міжнародних транспортних організаціях. Гальмування процесів приєднання України до міжнародних і європейських транспортних організацій, неузгодженість національного законодавства з вимогами міжнародного транспортного права призводить до неефективного використання їх транзитного потенціалу.

Метою даної статті є дослідження ролі та участі України в міжнародних транспортних організаціях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Україна володіє розвинутою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць), у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів; довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. кілометрів [4].

Метою розвитку транспортної системи є створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства.

Основними цілями розвитку транспортного сектора економіки України на період до 2020 р. є: розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків; забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки; забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню; інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг; підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища; підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів.

Наприкінці 1991 р. в Україні була створена Асоціація Міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), основними завданнями якої є розвиток перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, в тому числі у міжнародному сполученні, представлення інтересів учасників в органах державної влади та у Міжнародному Союзі автомобільного транспорту, членом якого наша держава є з 1992 р. [1; 2].

У 1994 р. Україна приєдналася до Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, що забезпечує спрощення процедури оформлення вантажів при перетині ними кордонів. Контроль за забезпеченням українських перевізників книжками МДП, їх використанням та поверненням, зберіганням та обліком здійснює АсМАП України.

З 2001 р. АсМАП України є членом Союзу асоціацій автомобільних перевізників країн регіону Чорноморського економічного співробітництва, що дало можливість спільно вирішувати проблеми, які виникають у перевізників країн-учасниць. На сьогодні АсМАП України є також членом Ради по автомобільному транспорту, що сприяє активізації співпраці з Координаційною транспортною нарадою країн СНД за такими напрямками, як забезпечення сприятливих умов для підвищення конкурентоспроможності автотранспортних операторів з країн СНД, їх доступу на ринки Азії та Європи, створення в країнах СНД прозорого законодавчого поля в сфері регулювання автотранспорту, зменшення на автотранспорті економічних і бюрократичних бар'єрів, забезпечення обміну інформацією між країнами СНД.

На сьогоднішній день ЄС передбачає заходи в сфері охорони навколишнього середовища, зокрема, зменшення шкідливих викидів транспорту в атмосферне повітря шляхом переорієнтації вантажопотоку з автотранспорту на інші види, зокрема залізничний транспорт. При цьому Україна в даному напрямку посідає пріоритетне місце, враховуючи те, що Укрзалізницею перевозиться до 60% вантажів, в ЄС частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8% [4].

Розвиток залізничного транспорту також базується на нормах міжнародного і національного права. З 1992 р. Україна є членом Організації співробітництва залізниць та Міжнародного союзу залізниць. Приєднання до цих організацій дало можливість розширити спектри співробітництва Укрзалізниці з залізницями інших країн-учасниць, сприяти посиленню конкурентоспроможності залізничного транспорту в міжнародних перевезеннях.

У 2003 р. Україна приєдналася до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення, яка на сьогоднішній день передбачає приведення технічних стандартів національної залізничної транспортної галузі до міжнародних стандартів до 2015 р.

Подальше реформування залізничного транспорту України вимагає гармонізації національного законодавства з європейським, наближення до стандартів ЄС, які передбачають відмову від перехресного фінансування пасажирських перевезень, забезпечення рівного доступу всіх перевізників до транспортної інфраструктури, розвиток конкуренції, забезпечення вільного транзиту вантажів, приведення ширини залізничної колії до європейських стандартів тощо [4].

На даний час ведеться активна робота з налагодження співробітництва України з агентствами ЄС в сфері транспорту, зокрема приєднання до Європейської залізничної асоціації, Європейського агентства з безпеки авіації, Європейського агентства з морської безпеки [1].

Укрзалізниця як суб'єкт міжнародних відносин веде досить активну політику щодо участі у міжнародних організаціях з залізничного транспорту та приєднання до відповідних конвенцій та угод. Україна є стороною основних конвенцій та угод в галузі залізничного транспорту. Як вже зазначалося, Україна з метою спрощення операцій та наближення до ринку ЄС приєдналася до Конвенції КОТІФ. Найскладнішим питанням для України є не тільки приєднання до угод, а саме: механізм імплементації їх на державному рівні. Маючи далеку від ринкової модель функціонування залізничного транспорту, дотриматися окремих положень міжнародних угод для України досить складно. Дослідженням цього питання детально займався проект ЄС «Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту».

Слід відзначити, що існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в

єдиний виробничий комплекс, має вкрай низьку привабливість для інвесторів і, як свідчить практика, не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів.

Як вже зазначалося, відповідно до законодавства ЄС кожна держава-член має утворити регуляторний орган в сфері залізничного транспорту. Головним завданням регуляторного органу є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг. Регуляторний орган є незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи управління інфраструктурою, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника. Цей орган є незалежним у своїй організації, юридичній структурі, фінансуванні та прийнятті рішень. Регуляторний орган має бути апеляційним органом при врегулюванні суперечок щодо дотримання умов недискримінаційного доступу до ринку [7].

З метою підвищення рівня можливостей міжсистемної взаємодії та безпеки європейської залізничної системи функціонує Європейська залізнична агенція (Агенція). Головним завданням Агенції є надання Комісії й державам – членам ЄС технічної підтримки для забезпечення безпеки перевезень. Протягом останніх років багато країн провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Обсяги реформування постійно зростають. За даними СЕК ООН, кількість країн, що беруть участь у цьому процесі, наближається до 60. З одного боку, реформи відкрили залізничні колії для приватних операторів і дозволили їм працювати по всій території регіону, а з другого, збільшили інвестиції в залізничну галузь. Загальна сума реалізованих програм становить понад 170 млрд. доларів. Розвинені країни Західної Європи вже мають міцні корпорації або групи і проводять політику з придбання акцій інших національних операторів та компаній на світовому ринку, діючи у партнерстві між собою або з провідними світовими компаніями. За результатами проведення реформування залізничного транспорту та операторів, держави можна поділити на ті, що пройшли реформування успішно; ті, що закінчили цей процес останнім часом, але їх результати ще чітко не визначились; й на ті, що знаходяться у цьому процесі. Україна наразі намагається розпочати процес реформування.

З лютого 2007 р. триває переговорний процес щодо укладення нового базового договору між Україною та ЄС про асоціацію. Паралельно з цим у грудні 2007 р. розпочався переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір. Укладення широкомасштабної Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС. Це сприятиме розвитку ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету України на політичній арені. Крім того, частка ринку авіаперевезень у напрямку країн-членів ЄС є чи не найбільшою з усього обсягу авіаперевезень. Так, наприклад, у 2008 р. регулярними рейсами українських та іноземних авіакомпаній між Україною та країнами ЄС скористалося більше 48 % всіх пасажирів міжнародних ліній в Україні.

Серед базових передумов укладення Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС можна виділити: функціонування зони вільної торгівлі з ЄС, що є частиною договору між Україною та ЄС про асоціацію; участь України в Європейському агентстві з безпеки польотів (EASA), а також досягнення Україною критеріїв Спільного авіаційного простору у сфері безпеки польотів [7].

У 1992 р. Україна стала членом Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яка визначає суверенітет кожної держави у володінні повітряним простором над своєю територією.

Розформування Об'єднаних авіаційних властей та припинення існування Спільних авіаційних вимог (Кіпрські Домовленості), яке відбулося 30 червня 2009 р., вимагало від України приєднання до Європейського агентства з безпеки авіації, яке було створено в 2008 р. У грудні 2009 р. між Європейським агентством з безпеки авіації та Державною авіаційною адміністрацією Міністерства транспорту та зв'язку України були підписані Робочі Домовленості щодо співробітництва у сфері безпеки польотів, які є основою для створення в найближчій перспективі Спільного авіаційного простору [3].

Лібералізація повітряного транспорту в ЄС тривала понад 10 років. Виконання цієї задачі будувалося на трьох пакетах:

1) Процес утворення спільного ринку авіакомпаній почався шляхом лібералізації утворення транспортних потужностей на регулярних повітряних лініях. Європейська Комісія представила пропозицію щодо утворення Європейської системи управління повітряним рухом («Євроконтролю»). Пропозицію було прийнято.

2) Доступ до маршрутів у ЄС був розширений у 1992 р., після чого був запроваджений вільний доступ до ринку повітряних перевезень між державами-членами ЄС. У 1993 р. набуло чинності рішення про вільне здійснення внутрішніх перевезень, незалежно від країни реєстрації. Це означало, що перевізник, зареєстрований у будь-якій країні ЄС, міг відкрити свої служби в будь-якій іншій країні Євросоюзу.

3) У 1998 р. був ухвалений пакет щодо повної лібералізації формування тарифів на послуги з регулярних повітряних перевезень пасажирів, багажу та вантажів. Європейська Комісія 31 грудня 2004 р. прийняла пропозицію стосовно управління повітряним рухом з метою утворення «Єдиного європейського неба».

Проект «Єдине європейське небо» встановлює цілі та принципи експлуатації на основі шести напрямків діяльності: спільного управління повітряним простором, утворення регулятора, поступової інтеграції цивільного та військового управління, інституціонального синергізму між ЄС та європейською системою управління повітряним рухом «Євроконтроль», упровадження належних сучасних технологій, кращої координації кадрової політики в галузі управління повітряним рухом [7].

Процес лібералізації та політика відкритого неба сприяють утворенню нових експлуатантів, особливо недорогих, роблять пропозиції гнучкішими та посилюють конкуренцію, що, у свою чергу, зменшує витрати на повітряні перевезення та оформлення квитків і підвищує доступність таких перевезень. У результаті зростає попит на повітряні перевезення. Якість послуг змінюється завдяки кращому функціонуванню аеропортів. Комфорт у пасажирському сполученні підвищується, але підвищується й загальна кількість затримок літаків, тому що обсяг пасажирських перевезень і кількість літаків у диспетчерському обслуговуванні зростають. Хоча Україна не є членом ЄС і не входить до Європейського агентства морської безпеки, відносини в сфері морського права та правил морської безпеки вона повинна будувати, враховуючи вимоги європейського морського законодавства.

У 1992 р. Україна увійшла до складу організації Чорноморської зони економічного співробітництва (ЧЗЕС), що дає можливість поживити процеси чорноморської інтеграції у галузі промисловості, транспорту, телекомунікацій, туризму, охорони навколишнього середовища. При цьому значна роль в активізації

цих процесів відводиться місцевим органам влади і управління тих територій, які прилягають до акваторії Чорного моря [1]. Приєднання України до Міжнародної морської організації (1994 р.) врегулювало механізм співробітництва в галузі міжнародного торговельного судноплавства.

Важливим для України є розвиток співробітництва з НАТО в галузі обміну даними про повітряну обстановку, продовження реалізації спільного українсько-російського контракту з НАТО щодо перевезення вантажів 18 країн-членів Альянсу в рамках програми НАТО SALIS («Проміжне рішення проблеми стратегічних авіаперевезень»).

Активізації автомобільного сполучення з використанням Міжнародного транспортного коридору № 3 сприятиме оновлення (реконструкція) російської ділянки від Калуги до кордону з Україною завдовжки 400 км. Роботи має виконати Автодор Російської Федерації з тим, щоб перетворити шлях на швидкісний автобан. Значним є потенціал співробітництва у галузі авіабудування.

Україна може активізувати співробітництво з Білоруссю у частині координації галузей машинобудування та спільного виходу на ринки третіх країн (Крюковський вагонобудівний завод та Гомельський вагоноремонтний завод), збирання спеціалізованої комунальної техніки (на базі шасі МАЗу), налагодження випуску автобусів «Богдан» у Гомелі тощо [5].

У розвитку міжнародних транспортних коридорів Україна має можливість залучитися до розбудови нового міжконтинентального проекту «Євразія», що з'єднає країни Європи з азійськими державами. Створюваний проект передбачає будівництво автомобільного шляху (вирішується питання щодо залізниці), який проходитиме з Європи через територію України у напрямку Російської Федерації, Казахстану, Китаю. Автотрасою переміщатимуть, насамперед, експортні та імпорتنі вантажі, а також пасажирів. Територією України магістраль проходитиме через Вінницю, Кіровоград, Донецьк, Луганськ до кордону з Російською Федерацією (Ізварино), далі територією РФ нижче Волгограда до кордону з Казахстаном, потім вище (північніше) Каспійського моря, північніше Аральського моря, обмине зону Байконура, пройде південніше Балхаша до м. Урумча на кордоні з Китаєм, а цією країною – до Тихоокеанського узбережжя. До магістралі у всіх країнах приєднуюватимуться місцеві автошляхи, в тому числі в Україні – близько 70 % нових доріг, перелік яких затверджено Законом України «Про Генеральну схему планування території України».

Задля забезпечення стрімкого розвитку транспортної галузі, в Україні розроблена Транспортна стратегія, основними пріоритетами якої мають бути: розвиток транспортної інфраструктури, її модернізація та приведення у відповідність із євростандартами, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів, швидкісних автомобільних доріг та мережі прикордонних пунктів пропуску; підвищення державних соціальних стандартів транспортного обслуговування населення; інтегрування транспортної системи України в європейську та світову; прискорена адаптація вітчизняного законодавства до європейських норм та стандартів; впровадження нормативних актів, які відповідають положенням та вимогам міжнародних угод; розвиток експорту транспортних послуг, ефективна реалізація транзитного потенціалу України, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг; поліпшення інвестиційного клімату, залучення інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства, удосконалення механізму лізингу транспортних засобів;

створення сприятливих умов, які забезпечуватимуть привабливість транспортної діяльності для залучення приватного, у тому числі іноземного, капіталу; формування ефективної конкурентної тарифної політики та забезпечення доходної бази підприємств галузі; здійснення структурних реформ на залізничному, морському транспорті, міському і приміському громадському автотранспорті, у сфері дорожнього господарства з метою підвищення ефективності державного управління; удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху, підконтрольної центральному органу виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, з метою розмежування функцій управління діяльністю та контролю; стимулювання сталого розвитку транспорту шляхом надання переваги екологічно чистим та енергоефективним видам транспорту, зниження техногенного навантаження транспорту на довкілля, а також шляхом розвитку у громадського пасажирського транспорту як альтернативи стрімкій автомобілізації країни [6].

Висновки. Розгляд приєднання України до міжнародних і європейських структур і організацій в сфері регулювання транспорту свідчить про існування проблем у сфері адаптації національного законодавства до вимог міжнародного права з питань транспортного співробітництва. Розвиваючи транспортні відносини з ЄС, слід їх значно посилити і з країнами СНД, особливо СЕП, як перспективний напрямок співпраці. Насамперед ідеться про раціональне використання транспортних систем, взаємодію в рамках транспортних коридорів, об'єднання ресурсів країн – членів СЕП для розвитку їхньої транспортної сфери. В умовах посилення глобалізаційних процесів, транспорт сприймається не як обслуговуюча потреби економіки і населення в перевезеннях галузь, а як засіб підвищення економічного і транзитного потенціалу як країни в цілому, так і її прикордонних регіонів. Саме неврегульованість відносин України з сусідніми державами, ігнорування інтеграційного принципу трансграничного транспортного співробітництва призводить до обособлення національної транспортної системи, задоволення нею лише внутрішніх потреб економіки і населення в перевезеннях, визначає її неконкурентоспроможність на ринку міжнародних перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Міжурядові (міждержавні) загальнотранспортні і залізничні організації [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/ci/org/index.html> – Назва з екрана.
2. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевезень [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.asmap.org.ua> – Назва з екрана.
3. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua>. Назва з екрана.
4. Парубець О.М. Напрямки гармонізації відносин євро регіонів України з міжнародними і європейськими транспортними організаціями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/2_KAND_2011/Economics/78283.doc.htm
5. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Смельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
6. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року. [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
7. Сирійчик Т., Фургаліські А., Клімкевич Х. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. та під заг. кер. Свенціцькі М. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 101 с.