

УДК 339.9

Шибя О.А.,

Львівський національний університет імені Івана Франка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РАМКАХ СПІВПРАЦІ УКРАЇНА-ЄС

У статті висвітлені теоретичні та практичні аспекти співробітництва Україна – ЄС у сфері транспортної інфраструктури. Розглянуто проєкти та програми, які були реалізовані або плануються бути втіленими. Серед них Програма «Підтримка впровадження транспортної стратегії України», Рамкові Програми у галузі авіації (FP 4 (1994-1998рр.), FP 5(1998-2002 рр.), FP 6 (2002-2006 рр.); FP 7 (2006-2013 рр.), Проєкти GTZ/GIZ(Німецького Товариства технічної співпраці), Проєкт ЄС «Інституційна підтримка Міністерства інфраструктури України щодо підвищення продуктивності операційної та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні», Twinning-проєкт «Розробка і коригування комбінованих перевезень та логістичних процесів в Україні». Наголошено на важливості та необхідності і надалі продовжувати участь у спільному розвитку Пан'європейських коридорів і зон, а також у програмі TRACECA.

The article outlines the theoretical and practical aspects of Ukraine - EU cooperation in transport infrastructure. We consider projects and programs that have been implemented or are planned to be implemented. Among them, "Support to the Implementation of the Transport Strategy of Ukraine" (STS) Framework Programme in the field of aviation (FP 4 (1994-1998rr.), FP 5 (1998-2002.), FP 6 (2002-2006.); FP 7 (2006 -2013.) Projects GTZ / GIZ (German Technical Cooperation), EU-funded project "Institutional Support to the Ministry of Infrastructure of Ukraine on Increasing the Operation Performance and the Competitiveness of Rail Transport in Ukraine", Twinning project "Development and coordination of combined transport and logistic processes in Ukraine". Emphasized the importance and the need to continue participation in the joint development of the Pan-European Corridors and areas as well as in the TRACECA program.

Актуальність. Започатковані у вітчизняній законодавчій та нормативно-правовій базі перспективні цілі та проблеми фінансування з метою розвитку української недосконалої транспортної інфраструктури, обумовлюють особливу необхідність не лише врахування досвіду та рекомендацій провідних країн заходу, але й їх різнобічного сприяння у напрямі розбудови та удосконалення вітчизняної транспортної інфраструктури шляхом реалізації спільних ініціатив, стратегій та проєктів у рамках Україна-ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти співробітництва Україна – ЄС у сфері транспортної інфраструктури розглянуті у багатьох дослідженнях провідних науковців.

Зокрема Антошишин Н. визначає головні проблеми транспортного комплексу України. До них можна віднести те, що повсякчасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як регулярність руху, безпека руху, наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості. Також доводить доцільність інтеграції транспортної системи до норм ЄС [2].

Атаманюк А. та Атаманюк М. визначають фактори, що спонукають до інтеграції транспортної системи України до норм ЄС. Серед них є певні трансформації у географічному розміщенні транспортних систем: поступово зменшується частка країн СНД та збільшується інших, також спостерігається

зростання кількості країн світу, з якими Україна співпрацює на ринку транспортних послуг [1].

У праці Ємельянової О. та Собкевич О. розглянуто перспективний для України проект РР06: залізнична вісь Ліон–Трієст–Дівача / Копер–Любляна–Будапешт–кордон України. Імовірно, коридор за проектом РР06 завершиться прикордонним переходом Чоп (Україна)–Захонь (Угорщина), тому автори вважають, що слід ініціювати переговори з країнами-учасниками проекту щодо будівництва на українській території міжнародного логістичного центру для обслуговування інтермодальних перевезень у напрямку РФ, Казахстану, Китаю. Також надаються рекомендації щодо налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва України з країнами ЄС. Наукові праці зазначених дослідників містять ґрунтовний аналіз щодо окремих аспектів функціонування транспортної інфраструктури України та співпраці в цій галузі з ЄС. Проте, питання співробітництва України та ЄС у сфері транспортної інфраструктури є досить динамічним та потребує постійного моніторингу [16].

Дідик В. та інші автори дають визначення нормативно-правових актів Європейського Союзу та України, що регулюють правовідносини у сфері міжнародних транспортних коридорів, а також рекомендації щодо приведення нормативно-правової бази України у відповідність до законодавства Європейського Союзу [13].

Метою статті є огляд законодавчої та нормативно-правової бази, що регулює транспортну інфраструктуру в контексті підготовки до імплементації *Acquis communautaire* ЄС ([правової системи Європейського Союзу](#)). Основним завданням є оцінка успішності реалізованих проектів та діючих проектів як на регіональному (на прикладі м. Львова), так і державному рівні, а також з'ясування і визначення основних вимог та рекомендацій ЄС щодо удосконалення вітчизняної транспортної інфраструктури в Україні

Виклад основного матеріалу. Підґрунтям дослідження транспортної інфраструктури у ході підготовки до імплементації вимог ЄС щодо набуття у ньому членства Україною, є в першу чергу виокремлення юридичних аспектів її реалізації за такими напрямками, зокрема:

— впровадження всеохоплюючої національної транспортної стратегії України до 2020 року (у цьому контексті варто звернути увагу на програму ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» (65 млн євро); угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України»; постанови КМУ від 23 травня 2012 р. [10], за якою передано бюджетні призначення спеціальному фондові державного бюджету за програмою «Реалізація програм допомоги Європейського Союзу» з метою здійснення заходів щодо реалізації стратегічних пріоритетів розвитку сфери транспорту);

— досягнення вільного руху транспортних засобів відповідно до стандартів ЄС щодо ваги та розмірів, беручи до уваги також планові потреби стосовно модернізації інфраструктури (7 лютого 2012р. до порядку денного ВР

було включено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України» [10] (щодо адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу). Цей документ стосується технічних питань законодавчого урегулювання підзаконними актами, які є визначальними як для безпечності автомобільного транспорту, так і ефективного використання транспортних засобів);

— імплементації відповідних міжнародних конвенцій ММО (Міжнародна морська організація), таких як Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами (ОВМВ) від 1976 р. (та Протокол із поправками до неї від 1996р.) та Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах, активізуючи при цьому діяльність у сферах контролю держави порту, виконанню документів державного прапора та безпеки нафтових танкерів. Сприянням до реалізації даного постулату є Закону України «Про приєднання України до Міжнародної Конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна»; Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна»; Закону України «Про морські порти України» [10]; Директива Європейського Парламенту та Ради ЄС від 23 квітня 2009 р. №2009/16/ЄС щодо портового державного контролю за судноплавством;

— розвитку інфраструктури, зокрема шляхом визначення пріоритетних проектів розвитку транспортної мережі та визначення пріоритетних проектів міждержавного значення (Постанова КМУ від 12 березня 2012 р. № 294 «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня на 2012-2016 роки»; розпорядження КМУ від 28 листопада 2011 р. N 1329-р «Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту»[10]);

— відновленні переговорів з метою вчасного завершення підготовки тексту всеохоплюючої Угоди про спільний авіаційний простір (підготовка та впровадження у практику умов Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) між Україною та ЄС [4, с. 41-43; 8, с. 8]. Так званою угодою «Відкритого неба» яку, за даними Міністерства інфраструктури станом на 12.03.2014 р., Європейська комісія не може підписати через незавершення стороною Євросоюзу процесу внутрішнього погодження редакції щодо визначення «територія» у контексті питання Гібралтару [11]).

Вищенаведені теоретичні підґрунтя є важливою, хоча неповною та недосконалою основою, що слугувала та слугує базою уже реалізованих та діючих проектів щодо транспортної інфраструктури в рамках Україна – ЄС.

Коротко охарактеризуємо вже реалізовані окремі спільні транспортні ініціативи, стратегії та проекти у рамках Україна – ЄС державного/регіонального/місцевого рівня імплементації.

Рамкові Програми у галузі авіації (FP 4 (1994-1998pp.), FP 5 (1998-2002 pp.), FP 6 (2002-2006 pp.); FP 7 (2006-2013 pp.). FP7 діяв з 2007 до 2013 р. із загальним бюджетом 53,2 млрд євро і на сьогоднішній день є найбільшою програмою фінансування серед тих, що раніше існували. Фінансування

досліджень FP 7 передбачало загальний бюджет у розмірі 2 365 млн євро, при цьому у напрямку транспорту (включаючи авіацію) становив 4180 млн євро. Його реалізація спрямовувалася на сталий розвиток наземного транспорту (SST); підтримку Європейської Навігаційної Супутникової системи (Galileo& EGNOS), а також Авіацію і Повітряний транспорт (AAT). Кожна з цих рамкових Програм передбачала поділ на окремі проекти. Наприклад, одним із таких успішних проектів у рамках шостої Рамкової програми FP 6 був проект SENARIO, котрий реалізовувався протягом 36 місяців з січня 2007р. по грудень 2009 р. Фінансування ЄК склало у розмірі 1,98 млн грн. Результати цього проекту є використання можливостей сертифікації, зокрема для ремонту аерокосмічних конструкцій, що сприяє виробництву більш ефективного, безпечного та екологічного авіатранспорту, а також скороченню вартості розробки і експлуатації літаків. А був успішно реалізованим інтегрований проект CESAR6-ої Рамкової програми за участю українського розробника авіаційних двигунів ДП «Івченко-Прогрес», що реалізовувався з вересня 2006 р. по лютий 2010 р. загальним фінансуванням ЄК у розмірі 18,1 млн грн. Успішність реалізації пов'язана з розробкою конструкцій і технологій, необхідних для ефективної підтримки створення сучасного турбогвинтового двигуна і його системи керування, котра скоротила експлуатаційні витрати літака і підсилила конкурентоспроможність партнерів консорціуму на авіаційному ринку. Ще одним успішним проектом став Проект AERO-UKRAINE сьомої Рамкової програми, котрий спрямовано на підтримку участі українських авіаційних організацій в авіаційних дослідженнях ЄС, а також підтримку участі українських організацій в програмі FP7 AAT (Авіація і Повітряний транспорт). Проект діяв з квітня 2009 р. до березня 2011 р.)[6].

У рамках проекту ЄС «Підтримка інтеграції України в Транс-Європейської Транспортної Мережі TEN-T», ряд інформаційних кампаній є спрямованими на різке зменшення високих показників дорожньої смертності через перевищення швидкості та інших порушень правил дорожнього руху (загальний бюджет проекту: 5855000 € (100% фінансується з ЄС) Бюджет інформаційних кампаній: 8 818 €; сторонами проекту виступають: Східний Альянс з питань безпеки дорожнього руху та сталого транспорту (EASST), Міністерство інфраструктури України, Одеська обласна Рада та Одеський міський Департамент транспортних засобів). Результати проекту втішні, а саме: кількість водіїв, що користуються ременями безпеки в м. Одесі збільшилася з 20% до 40%; протягом інформаційної кампанії кількість аварій із смертельним результатом через перевищення швидкості знизилася на 30%; результати кампанії були розподілені по всій країні за допомогою семінарів, а також через спеціальний документальний фільм; число випадків перевищення швидкості було зменшено на 32%) [18]. Доцільно відзначити, що відповідно до третього заключного звіту РКЗ, станом на грудень 2010 року також наведено результати нового Львівського пілотного проекту. Проектами Європейського Союзу ТЕМ-Т та Твіннінг заплатили за час консультацій і загальні витрати. Окрім цього, було необхідним фінансування реклами та іншої підтримки кампанії

(організація FIA надала 8.200 євро для покриття витрат на рекламу; Східний Альянс з питань безпеки дорожнього руху та сталого транспорту (EASST); надав 2.000 євро для покриття витрат на підтримку конкурсу розробки рекламної кампанії; глобальне партнерство з безпеки дорожнього руху організувало передачу 5 комплектів радарного обладнання для ДАІ міста Львова від поліції штату Квінсленд, Австралія. Результати проекту також втішні: пілотний проект мав успіх у зниженні кількості ДТП (знизилась на 3,4%), травматизму та випадків смертей у Львові протягом періоду впровадження проекту і наступного місяця. Якщо б впровадження заходів продовжувалось довше, можливо, ефект проекту був би сталим. Львівський проект мав суттєвий вплив на поліпшення ситуації з користуванням ременів безпеки на передніх сидіннях автомобілів у Львові (на 19%) [19].

Станом на кінець 2011 р. закінчилась реалізація 5 проектів за підтримки ЄБРР та ЄІБ загальною вартістю 460.2 млн дол., з них кредитних коштів – 342.8 млн Сферами реалізації проектів є розвиток залізничних шляхів, відновлення автомагістралі М-06, реконструкція аеропорту «Бориспіль» та модернізація аеронавігаційного обслуговування [4, с. 45].

У рамках стану реалізації Стратегії міського транспортного руху м. Львова функціонують 4 проекти (вартість проекту близько 340 тис. грн.):

- проекти ЄБРР у даному напрямку («Громадський транспорт Львова: придбання, підтримка в імплементації та нагляд за виконанням контракту» (позитиви реалізації: проведення на конкурсних засадах тендерів на конкурентні маршрути, консолідацію індустрії міні-автобусів; реконструкція і модернізація інфраструктури електротранспорту; відновлення рухомого складу електротранспорту (трамвай/тролейбус) і автобусів; вдосконалення управління міською мережею доріг і руху/місцями паркування); Громадський транспорт Львова – регуляторне покращення міського транспорту (створення структури маршрутів громадського транспорту і плану мережі; проведення змагальної тендерної процедури для визначення приватних автобусних перевізників на маршрутах; частково реалізована електронна система купівлі та продажу квитків; стратегія паркувального менеджменту); Громадський транспорт Львова Програма корпоративного розвитку та покращення у фінансовій і експлуатаційній сфері підприємства Львівелектротранс; Проект Реабілітація та модернізація дорожнього господарства(реконструкція колії №2 та №6));

- Проекти GTZ/GIZ (Німецького Товариства технічної співпраці). Результатом проекту мають бути сприятливі до клімату концепції для мобільності в містах України;

- Проекти KfW (Кредитної установи для розвитку). Стан реалізації проекту – фінансування придбання ліцензії для програмного забезпечення VIZUM для м. Львова [9].

- Окремо ще слід наголосити на так-званій Дрезденській стратегії мобільності (реалізовувалася у вигляді інформативного Проекту «Передача знань і ноу-хау у галузі навколишнього середовища між Вроцлавом, Львовом та Дрезденом»), котра передбачала реалізацію короткотермінових (зокрема ліквідацію та усунення вузьких місць в громадському пасажирському

транспорті та моторизованому індивідуальному транспорті; Програми анти-затор), середньострокових (побудову функціональної сталої транспортної системи; збереження та відновлення наявної транспортної інфраструктури; програми для покращення якості містобудування, тощо) та довготермінових стратегій (зокрема передбачає адаптацію до структурних змін та змінних моделей; створення переваг місцезнаходження на міжнародному конкурсі) [5, с. 11]

На даний часдіє п'ять спільних транспортних ініціатив, стратегій та проектів у рамках Україна – ЄС. Розглянемо їх та дамо коротку оцінку:

– Проект ЄС «Інституційна підтримка Міністерства інфраструктури України щодо підвищення продуктивності операційної та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні». Внесок ЄС: 1 800 000 € (100% від загальної кількості). Даний проект має бути реалізований у період з жовтня 2013 до липня 2015 р. Даний проект Україна-ЄС спрямований на зміцнення інституційного потенціалу Міністерства інфраструктури України (Департамент державної політики на залізничному транспортному секторі) для забезпечення ефективного державного регулювання діяльності залізничного транспорту в Україні у рамках реформи залізничного транспорту, при одночасному підвищенні продуктивності роботи і конкурентоспроможності залізничного транспорту України.

– Програма ЄС «Підтримка реалізації Транспортної стратегії України». Внесок ЄС за увесь період реалізації проекту, починаючи з квітня 2012 р. та завершуючи жовтнем 2017р, становитиме 3 480 000 € (100% від загальної кількості). Якщо ж розглянути нюанси реалізації даної стратегії, то слід відзначити такі її особливості:

- перший транш –12 млн євро у 2011 році (отримано 12 млн євро у 2013 році);
- другий транш – до 17 млн євро у 2012 році (отримано 14,5 млн євро у 2013 році);
- третій транш – до 18 млн євро у 2013 році (відтерміновано);
- четвертий транш – до 18 млн євро у 2014 році [18].

У рамках цього проекту технічної допомоги Міністерство інфраструктури України буде підтримуватися в реалізації національної транспортної стратегії і подальшого узгодження в ЄС та міжнародними нормами та стандартами.

– Програма ЄС «Підтримка реалізації Транспортної стратегії України». Внесок ЄС становить 65 000 000 € (100% від загальної кількості). Виконуюча організація: Україна, на відміну від попереднього проекту, де такою організацією виступає компанія ConsultingLimited. Тривалість реалізації даного проекту становитиме у період з грудня 2010 р. до грудня 2014 р. Ця програма підтримки політики в транспортному секторі зосереджена на п'яти ключових сферах співробітництва, пов'язаних з інституційними реформами, безпека, розвиток інфраструктури, руху транспортних потоків і зміцнення адміністративного потенціалу. Транші бюджетної підтримки чотири сектори

мають бути передані до державного бюджету України за період 2011-2014 років.

– Twinning-проект «Розробка і коригування комбінованих перевезень та логістичних процесів в Україні». Внесок ЄС становив 1 125 000 € та був реалізований у період з серпня 2012 р. по травень 2014 р. Даний проект був спрямований на поліпшення конкурентоспроможності української економіки шляхом розвитку сталої та ефективної транспортної системи, що включає кращі європейські практики.

– Twinning-проект «Підтримка впровадження європейських стандартів в організації повітряного руху та аеронавігації». Внесок ЄС на реалізацію проекту становив 1 694 166 € (100% від загальної кількості). Тривалість реалізації: жовтень 2011 р. – серпень 2013 р. Цей проект мав кілька цілей і був спрямований на:

- підтримку сталого розвитку цивільної авіації в Україні;
- гармонізацію правил і методів роботи відповідно до міжнародних стандартів (ІКАО) і кращої міжнародної практики;
- підготовку до реалізації міжнародних та стандартів ЄС [18].

Вважаємо за доцільне наголосити на особливостях реалізації проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР). Так, станом на кінець 2013 р. у стадії реалізації України спільно з ЄБРР знаходилося 5 проектів з розвитку транспортної інфраструктури загальною вартістю 2969,1 млн дол. США. Серед них – три проекти ЄБРР від 2012 року оновлення рухомого складу і впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України (реалізація цих проектів спрямована, зокрема, на збільшення пропускної здатності залізниць (розширення металевих мостів на станції Севастополь, будівництво двоколіїних вставок на напрямку Гребінка-Полтава); будівництво міжрегіонального центру технічного обслуговування міжрегіональних поїздів на ст. Дарниця; реконструкцію ремонтно-екіпірувального депо Харківської дільниці; будівництво Бескидського тунелю) [15, с. 21], ремонт автомобільної дороги Київ-Чоп (нещодавно буда реконструйована спільно з ОНУР, котрий стартував у 2010р.та на котрий ЄБРР було надано 450 млнєвро.), модернізація аеронавігаційної системи України, покращення транспортно- експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва[17, с. 14]

Окрім цього, разом із ЄБРР, Світовим банком та ЄІБ готується проект електрифікації двох залізничних напрямків до портів: Кривбас-Чорне море і Кривбас-Донбас. «Нині вкладаються значні інвестиції у Кривий Ріг – у розробку кар'єрів. За заявою экс-міністра інфраструктури Володимира Козака [11], до 2016 року повинно бути збільшено видобуток руди, а відтак і її експорту, на 5-6 млн тонн на рік. Тож, наша інфраструктура повинна бути готова до цього.

Разом з німецькою компанією «ГПК-Україна» в Одеському порту реалізовується проект будівництва терміналу на Карантинному молу – у квітні 2014 року тут будло пришвартовано перше судно [11].

З 1 грудня 2013 року набрала чинності Угода про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS) між ЄС та

Україною. Відповідно до Угоди Україна отримує можливість залучатися до програм розробки, розгортання та використання європейської супутникової системи Galileo. В рамках реалізації цієї угоди Віце-прем'єр-міністр України Олександр Вілкул та Віце-президент Єврокомісії, Єврокомісар з питань промисловості та підприємництва, Антоніо Таяні підписали спільну заяву про те, що Єврокомісія надасть технічну допомогу у розмірі 5 млн євро для підвищення якості супутникової навігації на території України. В рамках проекту передбачається, що на ці кошти буде розроблено техніко-економічне обґрунтування та придбано відповідне обладнання (до трьох станцій RIMS*), здійснено його монтаж та проведено підготовку персоналу [11].

На завершення практичного екскурсу, наголосимо на важливості та необхідності і надалі продовжувати участь у спільному розвитку Пан'європейських коридорів і зон, а також у програмі ТРАСЕКА [12, с. 21]. У цьому контексті важливо зазначити важливість програми створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, що передбачають принципи та функціонування національної мережі міжнародних коридорів України на період до 2015 р., а також комплекс першочергових заходів на період до 2015 р. Відповідно до програми розбудови Пан'європейської мережі транспортних коридорів (10 коридорів), у яку також увійшла територія України, через нашу державу проходить 4 міжнародних транспортних коридори:

- Коридор № 3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;
- Коридор № 5: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів;
- Коридор № 7: Дунайський (водний);
- Коридор № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград – Александруполіс [3, с. 219; 8].

Пізніше до 10 коридорів приєднався ще один – ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією. Сьогодні «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору «Європа-Кавказ-Азія» і технічні додатки до неї визначають взаємини країн-учасників у сфері міжнародних перевезень: Вірменії, Азербайджану, Болгарії, Грузії, Казахстану, Киргизстану, Молдови, Монголії, Румунії, Таджикистану, Туркменістану, Туреччини, Узбекистану та України). Угоду було укладено 8.09.1998 р. у м. Баку за підтримки Європейського Союзу, в Україні її ратифіковано Законом № 1440-III від 10.02.2000 р. [17, с. 5].

Єврокомісією визначено 5 основних мультимодальних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами. Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам транспортних коридорів №3, 5 і 9: Катовіце-Львів-Київ, Будапешт-Львів, Мінськ-Київ, Київ-Харків, Москва-Київ-Одеса, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря з Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні

шляхи: Білорусь-Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів [17, с. 9].

У цьому контексті не можна не наголосити на участі європейських країн у проектах контейнерних перевезень – «Вікінг» та «Зубр» транспортним коридором Чорне море - Балтійське море [11]. Також не можемо не згадати стратегічний міський Львівський проект «Євроколія» щодо будівництва 84 км залізничної колії Європейського стандарту (1435 мм) від кордону Польщі до м. Львова та необхідних інфраструктурних об'єктів. Основна ціна реалізації проекту – забезпечення швидкісного залізничного сполучення м. Львова в рамках III Європейського транспортного коридору. Вартість проекту - понад 500 млн євро на даний момент реалізується перший етап «Євроколії», котрий передбачає розробку концепції проекту, що дасть відповідь на питання технічної та економічної доцільності реалізації Євроколії. На концепцію виділені 133 тис. євро додаткового фінансування вартості виконання концепції з уряду Голландії. Інша частина суми буде дофінансовуватись за рахунок спонсорів. Концепцію буде розробляти консорціум голландських компаній «Моварес» і «НЕА» [7].

Проте, наразі національна транспортна система України все ж залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес.

Висновки. Програма ЄС із фінансової та технічної співпраці у напрямі розвитку транспортної інфраструктури підтримує перспективний план дій України щодо впровадження реформ. Чимало проектів сьогодні реалізуються у широкому спектрі галузей, регіонів і міст України у даному напрямку. Фінансування ЄС проаналізованих проектів в Україні здійснюється у формі грантів, контрактів і зростаючої підтримки бюджету.

У результаті оцінки практики реалізації транспортної інфраструктури у рамках Україна – ЄС, а також на основі дослідження наукової літератури[14;10], зокрема, вважаємо за доцільне виокремити основні перспективно-рекомендаційні аспекти подальшої інтеграції транспортної інфраструктури України у світовий простір з позиції ініціативного, стратегічного та проектного сприяння з боку країн ЄС, а саме:

– вимоги ЄС щодо реформування залізничного транспорту передбачає відмову від перехресного фінансування пасажирських перевезень; вільний доступ до інфраструктури та введення конкуренції в тимчасово монопольний сектор; державне фінансування інфраструктури; санація фінансів залізниць та списання боргів. Найважливішим напрямком реформи є забезпечення рівного доступу всіх перевізників (як державної, так і приватної форм власності) до транспортної інфраструктури (залізничної мережі, вокзалів тощо). Також дотримання вимог директив ЄС 2001/12, 2001/13 і 2001/14, а також використання консультативної допомоги з питань реформування, принаймні аналіз зисків та ризиків від застосування тієї чи іншої моделі, Уряду України, що надано проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка інтеграції транспортної

системи України до Транс-європейської мережі» та проектом ТВІНІНГ «Розробка національної транспортної політики в Україні»;

– перспективами реформування напрямку доріг та автомобільного транспорту є забезпечення чіткого та видимого фінансового й організаційного розділу між такими напрямками діяльності «Укравтодору», як утримання доріг та інвестиції в будівництво нових шляхів; утворення гнучких і прозорих законів, які б дозволяли одержувати приватний капітал на будівництво автомагістралей – зокрема, платних; утворення правової бази для уведення плати за користування автомагістралями; збільшення бюджету, що виділяється на будівництво доріг – проведення поступової роботи з утримання частки участі у видатках на дорожню інфраструктуру на рівні 60% видатків на залізничну інфраструктуру, що має становити близько 1,5% ВВП; початок переговорів з ЄС щодо утворення фонду допомоги (грантів) на інфраструктуру як у великих містах, так і на дорогах державного значення; внесення згідно з законодавством ЄС поправок в українські правові норми щодо одержання професії водія вантажного автомобіля;

– повітряний транспорт потребує зміцнення національних авіакомпаній, відкриття аеропортів для інвесторів, зі збереженням права контролю над операціями, де це необхідно з причин національної безпеки; дотримання рекомендації ЄС щодо відділення служби управління повітряним рухом від аеропортових органів (у цьому аспекті Україна фактично йде попереду деяких держав ЄС); застосування, на додаток до систем Міжнародної організації цивільної авіації, утворену в ЄС систему ліцензування/сертифікації льотного складу та сертифікації обладнання;

– у напрямку реформування довгострокового планування розвитку міської та приміської транспортної мережі слід розробити схеми транспортного сполучення; підвищити рівень пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі; утворити центри регулювання руху міського транспорту; створити транспортні системи управління рухом міського транспорту; розробити програми підвищення безпеки руху міського транспорту.

Література

1. Атаманюк А, Атаманюк М., Національна модель інтеграції транспортної системи України - [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://sophus.at.ua/publ/2014_11_25_lviv/sekcija_4_2014_11_25/nacionalna_model_integraciji_transportnoji_sistemi_ukrajini/70-1-0-1087
2. Антощишина Н. І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС - [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>
3. Бобрун Н.В., Транспортна інфраструктура – важливий чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору / Н.В. Бобрун // Сучасне промислове та цивільне будівництво. - Том 6, №4,- 2010. - С. 217-222;
4. Виконання порядку денного асоціації Україна-ЄС: чи є прогрес у секторальних реформах / [кол. авторів В. Мовчан, К. Шинкарук, А. Ковальчук та

ін.]/МФ «Відродження» Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. – 2013 – 59с.;

5. Гергард Річер, Дрезденська стратегія мобільності: від планування інфраструктури до стратегії мобільності. Проект: передача знань і ноу-хау в галузі навколишнього середовища між Вроцлавом, Львовом і Дрезденом. Конференція з питань транспортного руху від 11-14.09.2007 р.) [Презентаційні матеріали]/ Г. Річер // Дрезден, Головний відділ мобільності – 11-14.09.2007 р. – 24 с.;

6. Дослідження у галузі авіації: європейські можливості відкриваються для України - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aero-ukraine.eu/D2.1%20EU%20Cooperation%20Brochure%20-%20202.0%20UKR.pdf>

7. Європейський простір: портал проєвропейського громадянського суспільства України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eu.prostir.ua/> - назва з екрану;

8. Коссе І., Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням угоди про спільний авіаційний простір: аналітична записка/[за ред. Гуменюк В., Цісик Н.]// К.: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. - 2011 – 18 с.;

9. Мотиль В., Стратегія міського транспортного руху у місті Львові: підвищення участі України у 7-й Рамковій програмі ЄС з розвитку наукових досліджень і технологій (РП7 Транспорт) [Презентаційні матеріали]/ В. Мотиль // Львів. – 11.03.2011 р. – 20 с.;

10. Офіційний веб-портал Верховної ради України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/#> - назва з екрану;

11. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/> - назва з екрану;

12. План дій «Україна – Європейський Союз» (Європейська політика сусідства) від 21.02.2005 р. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_693;

13. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні // За заг. ред. к.е.н. В.Г.Дідика. – К., 2007.

14. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу/ За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.;

15. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю., Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. - К.: НІСД, 2013. – 32 с.;

16. Собкевич О., Ємельянова О. «Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України»- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/579/>

17. Щодо питань інтеграції України до транспортної системи «Європа - Азія»: аналітична записка [Електронний ресурс] // Національний Інститут

стратегічних досліджень при Президентові України. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1374/>;

18. DelegationoftheEuropeanUnionofUkraine: listofprojects: Infrastructure, communicationsandtransport :

http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/projects/list_of_projects/projects_en.htm;

19. TheEuropeanUnion'sProgrammeforUkraine: SupporttotheIntegrationofUkraineinthe Trans-European TransportNetwork TEN-T:<http://ten-t.org.ua/>.