

Ігнатова Наталія Сергіївна

Національний університет «Одеська юридична академія»,

аспірант кафедри господарського права і процесу

**УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
В КОНТЕКСТІ СПІВПРАЦІ ЄС-УКРАЇНА:
ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ**

Не викликає сумнівів той факт, що роль транспорту невпинно зростає, особливо в період втілення в життя масштабних інтеграційних планів. Безперечним також можна вважати її те, що підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС зумовило необхідність прискорення євроінтеграційних процесів в цілому. Їх прискорення вимагає більш повного врахування європейського законодавства в законодавстві України, у тому числі потребує внесення змін до вже до чинних законів та погоджених законопроектів з урахуванням директив та регламентів ЄС. В зв'язку з цим розвиток господарсько-правових засад транспортної інфраструктури набуває важливого значення й досі вимагає впровадження всеохоплюючої національної транспортної стратегії України до 2020 р., що було відображено в Програмі ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» та в Угоді про фінансування цієї Програми. Для залізничного транспорту України, в рамках реалізації зазначеної вище національної транспортної стратегії, діє Державна цільова програма його розвитку на 2010–2019 рр., яка направлена на підвищення ефективності управління та функціонування залізничного транспорту. Реалізація цієї програми повинна забезпечити залучення інвестиційних ресурсів в галузь та прискорення інтеграції національної залізниці у транспортну систему ЄС. В рамках реалізації національної транспортної стратегії у галузі авіатранспорту відбувається узгодження складових Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС з

врахуванням змін, що відбуваються в Україні та в ЄС. У морській портовій галузі України, в межах реалізації національної транспортної стратегії та стратегії розвитку морських портів України (термін реалізації до 2038 року), наказом Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» було затверджено проекти коротко-, середньо- та довгострокових планів розвитку морських портів країни.

У межах реалізації проекту ЄС «Підтримка інтеграції України в Транс'європейську Транспортну Мережу, ТЕМ-Т» (The Trans-European Transport Networks, TEN-T) було організовано кілька інформаційних кампаній, спрямованих на зменшення показників дорожньої смертності через перевищення швидкості та інших порушень правил дорожнього руху. Сторонами проекту виступали Східний альянс з питань безпеки дорожнього руху та сталого транспорту (EASST), Міністерство інфраструктури України, Одеська обласна рада та Одеський міський департамент транспортних засобів.

Дослідження практики реалізації програм транспортної інфраструктури у межах співпраці «Україна – ЄС», а також аналіз наукової літератури дають підстави виокремити основні перспективно-рекомендаційні аспекти подальшої інтеграції транспортної інфраструктури України у світовий простір з позиції ініціативного, стратегічного та проектного сприяння з боку країн ЄС. При цьому слід пам'ятати, що Спільна транспортна політика країн-членів ЄС приймається в Союзі як складова координації та узгодження транспортних політик на рівні міжнародної транспортної співпраці держав. В світлі зазначеного основними причинами формування Спільної транспортної політики стали відсутність вільної конкуренції в транспортному секторі, великі транспортні витрати, низька безпека дорожнього руху та транспорту, різниця в наданні попередніх дозволів поміж країнами, прогалини у транспортній інфраструктурі, обмеження свободи пересування автомобілів, обмеження на мобільність людей і товарів, дискримінація з боку перевізників щодо розцінок та умов перевезення,

забруднення навколишнього середовища, недотримання прав пасажирів і нехтування екологічними нормами. За весь час лібералізації транспортного сектору та формування Спільної транспортної політики відбулося чимало технічних змін та новацій, надійшло багато нових інвестицій у транспортну і суміжні сфери. Проте додалися і нові проблеми, спричинені перевантаженням сучасних транспортних мереж і зростанням забруднення довкілля більшістю видів транспорту. Це спонукає ЄС і надалі працювати над удосконаленням політики і вирішенням нагальних проблем.

З урахуванням особливостей транспортної політики ЄС можна виділити наступні ключові напрямки співробітництва України з ЄС у контексті розвитку власної транспортної інфраструктури.

1. Підвищення ефективності та результативності законодавчої бази України і інтеграція її до законодавства Євросоюзу.

2. Активізація процесів введення в дію системи «Електронна митниця» за рахунок удосконалення інформаційних систем, митних процедур, інфраструктури транзитних переміщень вантажів.

3. Збільшення розмірів капітальних інвестицій у транспортну систему України за рахунок розвитку державно – приватного партнерства з компаніями з Європейського Союзу (спільні підприємства, концесії, угоди про спільну діяльність, лізинг та ін.).

4. Розробити та прийняти Закон України «Про змішані (комбіновані) перевезення» з метою підвищення якості та переходу на міжнародні стандарти здійснення змішаних перевезень транзитних вантажів (морський, автомобільний транспорт та залізниця).

Враховуючи ступінь впливу економічної ситуації на інвестиції у транспортну інфраструктуру, основними завданнями для України стають: підвищення експортної орієнтованості економіки; збільшення частки обсягів вантажних перевезень у ВВП; залучення більших обсягів прямих іноземних

інвестицій, збільшення внутрішніх інвестицій, а також збільшення ВВП на одну особу, чистого національного доходу тощо.

Зауважимо, що потенціалом транспортної інфраструктури України слід вважати сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів, які обслуговують пасажирські та вантажні перевезення, а також об'єктів технічного обслуговування та ремонту, що забезпечують функціонування транспортної системні. В цьому сенсі Україна має достатньо високий рівень забезпеченості залізницями: за цим показником вона входить до першої десятки світу, хоча відстає від Польщі, Франції та ФРН. Рівень електрифікації залізниць в Україні також достатньо високий. В той же час Україна має в рази менше автошляхів, ніж Франція та ФРН.

Треба враховувати, що інфраструктурні інвестиції країн-членів ЄС слугують чи не найважливішим інструментом створення умов для економічного розвитку та створення нових робочих місць, особливо на тлі зростання потужностей у металургійній та машинобудівній галузях промисловості, розвитку високотехнологічних галузей. Інвестиції в інфраструктуру стимулюють сектори економіки, що відстають, та спроможні забезпечити довгострокове економічне зростання за допомогою перерозподілу ресурсів і робочої сили. Загалом зростання вантажних перевезень та інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру характерне практично для усіх країн-членів ЄС. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС є Австрія, Велика Британія, Іспанія, Італія, ФРН та Польща. При цьому фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів країн-членів ЄС здійснюється здебільшого на змішаній основі, тобто із залученням як власних коштів транспортних підприємств, так і бюджетних видатків, а також приватних інвестицій.

Таким чином, враховуючи досвід розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС та вітчизняні умови транспортування, виокремлюються основні

напрями розвитку транспортної інфраструктури в Україні: забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг; інтеграція до ЄС та розвиток експорту транспортних послуг; підвищення екологічності, енергетичної ефективності транспортних процесів і безпеки транспортних перевезень; підвищення ефективності державного управління транспортуванням; розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу. Враховуючи ступінь впливу економічної ситуації на інвестиції в транспортну інфраструктуру України, також першочерговими завданнями стають підвищення експортної орієнтованості економіки; обсягів вантажних перевезень відносно ВВП; модальної частки вантажного транспорту, обсягів вантажних перевезень залізницею, вантажних перевезень автомобільним і водним транспортом, збільшення загальних обсягів прямих іноземних інвестицій, внутрішніх інвестицій, ВВП на одну особу, чистого національного доходу, витрат на інновації тощо.