

**Київський національний торговельно-економічний університет**

**Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права**

**ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на тему:

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ АДАПТАЦІЇ  
РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ ДО ВИМОГ ЄС**

студентки 2 курсу 10 м групи

спеціальності 293 «Міжнародне право»,

спеціалізації

«Міжнародне право» \_\_\_\_\_ Павлюк Олександри Володимирівни

Науковий керівник

к.ю.н., доц. \_\_\_\_\_ Плахотнюк Наталія Вікторівна

Гарант освітньої програми

д.ю.н., проф. \_\_\_\_\_ Мазаракі Наталія Анатоліївна

**Київ-2021**

**ЗМІСТ**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>ВСТУП.....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИНИКНЕННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ ПЕРЕДУМОВ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ</b> |           |
| 1.1 Становлення правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні.....  | 9         |
| 1.2 Засади регулювання ринку транспортних послуг у праві ЄС.....  | 15        |
| 1.3 Етапи адаптації правового регулювання ринку транспортних послуг України до вимог ЄС.....                              | 18        |
| <b>РОЗДІЛ 2. ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ ДО ВИМОГ ЄС ЗА УГОДОЮ ПРО АСОЦІАЦІЮ</b>                 |           |
| 2.1. Адаптація ринку окремих видів транспортних послуг до вимог ЄС за Угодою про асоціацію.....                           | 26        |
| 2.2. Переваги та ризики від імплементації транспортної складової угоди для різних зацікавлених сторін.....                | 32        |
| <b>ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....</b>  | <b>41</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>  | <b>44</b> |

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

Угода про САП- Угода про спільний авіаційний простір

УА- Угода про асоціацію

КОТІФ – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення

ЄС- Європейський союз

СНД- Співдружність незалежних держав

УС ПГС- Українська сторона Платформи громадянського суспільства Україна – ЄС

ТЕН-Т - Транс'європейська транспортна мережа

ІТ- Інформаційні технології

СЕО – Стратегічно-екологічна оцінка

ОВД- Оцінка впливу на довкілля

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Проблематика розвитку національної економіки України залежить від багатьох факторів, в тому числі від щаблю розвитку кожної із її сфер. Ринок транспортних послуг є важливою складовою економічної системи в кожній країні. Удосконалення транспортних перевезень, надання керованості кожному з процесів у транспортній галузі є одними із засад для підвищення рівня ефективності роботи господарства в цілому. Після підписання Угоди про асоціацію постали дуже актуальні питання стосовно того, чи відповідає рівень української транспортної галузі до стандартів тієї ж галузі в країнах-членах ЄС. Постає проблема можливості розвитку системи надання транспортних послуг в Україні зовсім іншими шляхами, вихід на нові ринки, взаємодія з новими партнерами.

Відсутність в Україні протягом тривалого часу ринкових відносин і нормальної конкуренції призвели до того, що більшість місцевих компаній займалися лише перевезенням пасажирів, незважаючи на багато інших транспортних послуг. На сьогоднішній день не можна сказати, що транспортна ланка обмежуються лише перевезенням вантажу та пасажирів. Тепер транспортні послуги являють собою цілий комплекс, який включає в себе не тільки традиційний процес перевезення, а ще й підготовку до перевезення, організацію, проведення, тощо. Отже, системі надання транспортних послуг можна дати визначення як такої, що являє собою цілий комплекс дій, пов'язаних із переміщенням в просторі і часі вантажів та пасажирів із наданням супровідних цій діяльності транспортних послуг.

За ринкових умов до транспортної системи країни ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності й надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, швидкості та вартості доставки, енергоефективності та показників техногенного навантаження на навколишнє

природне середовище. Виходячи з цього ринок транспортних послуг України має відповідати потребам європейської інтеграції.

Потреба у транспортних послугах залежить значною мірою від рівня розвинутості транспортних засобів, які наявні у даному регіоні; від ступеню інтеграції в єдину систему транспортних послуг, від рівня цін на ті чи інші види транспорту, а також рівня надання цих послуг та їх якісної оцінки.

Задля забезпечення ефективного співробітництва з Європейським Союзом у галузі транспорту важливою є розробка спільної моделі взаємовідносин України з ЄС у сфері транспорту, що має за мету виявлення можливостей участі України в міжнародних економічних проектах, що різняться за видами транспорту; розробці концепції інноваційно-активної позиції країни; співробітництві у тріаді взаємовідносин: держава, наука та бізнес.

Дослідженню даної сфери присвячені зарубіжні дослідження щодо впливу транспортно-правових чинників на стійке функціонування економіки, тенденцій розвитку транспортної системи ЄС Д. Беністера, Д. Вайгара, С. Гранта, О. Дженсена, Т. Річардсона, Д. Росса, П. Чікантелла, Р. Формана та ін. Вітчизняними науковцями найчастіше досліджується процес адаптації українського законодавства до законодавства ЄС, проблеми та перспективи запровадження норм і правил ЄС у конкретній сфері державного управління України або галузі економіки.

Теоретичним та практичним аспектам співробітництва Україна-ЄС, у тому числі у галузі транспорту, присвячені дослідження провідних науковців, серед яких: Ю. Вовк [17], Є.В. Довженко [18], Х.М. Дорофєєва [20], А.О. Іншакова [24], Ф. Котлер [25], І.А. Кравченко, В.Я. Голюк [26], М. Кузьо, Р. Хорольський, Д. Черніков [27], В.С. Маруніч, О.І. Мельниченко, І.М. Вакарчук, І.Г. Лебідь [29], К. Михайличенко [30], С. Мітряєва [32], О.А. Нікіфорова [33], Н.В. Плахотнюк [35], [36], А.В. Стукало [40], О.В. Філіпенко [44] та ін.

Внесок цих вчених у вивчення правових проблем, пов'язаних з регулюванням ринку транспортних послуг, є важливим, але необхідно зазначити, що асоціація України з ЄС потребує вдосконалення національного адміністративно-правового регулювання та залишаються відкритими питання соціально-економічних перспектив співробітництва України з ЄС у сфері транспорту у зв'язку з посиленням євроінтеграційних процесів та інтенсифікацією інноваційного розвитку.

**Метою дослідження** є виявлення і теоретичне обґрунтування основних проблем модернізації транспортного комплексу країни у контексті правового регулювання, як частини міжнародної транспортної інфраструктури.

Реалізація мети дослідження обумовила необхідність вирішення таких основних завдань:

- Дослідити становлення правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні;
- Визначити засади регулювання ринку транспортних послуг у праві ЄС;
- Дослідити етапи адаптації правового регулювання ринку транспортних послуг України до вимог ЄС;
- Оцінити процес адаптації ринку окремих видів транспортних послуг до вимог ЄС за Угодою про асоціацію;
- Дослідити процес адаптації механізмів вирішення спорів у сфері транспортних послуг до вимог ЄС.

**Об'єктом дослідження** є система правового регулювання ринку транспортних послуг України до вимог ЄС, захист прав перевізників та також ряд проблем, пов'язаних з фінансовою кризою.

**Предметом дослідження** є норми транспортного права ЄС та їх імплементація в законодавство України щодо ринку транспортних послуг.

**Методи дослідження:** метод стратегічного планування – при SWOT аналізі транспортної системи України; системно-структурний та порівняльний аналіз – під

час аналізу міжнародно-правових передумов розвитку ринку транспортних послуг в Україні, визначення засад регулювання ринку транспортних послуг у праві, аналізу проблем адаптації ринку транспортних послуг України до вимог ЄС за Угодою про асоціацію; методи формально-логічного аналізу – під час виявлення впливу економіки ринку транспортних послуг ЄС на розвиток транспортної інфраструктури України, виявлення проблем адаптації ринку окремих видів транспортних послуг до вимог ЄС за Угодою про асоціацію, визначення напрямів розвитку транспортних систем в Україні, оцінки адаптації механізмів вирішення спорів у сфері транспортних послуг до вимог ЄС; економіко-статистичні методи – під час дослідження тенденцій розвитку та структури ринку транспортних послуг в Україні та дослідження співробітництва України з ЄС у сфері транспорту.

**Наукова новизна** кваліфікаційної роботи полягає в комплексному дослідженні міжнародно-правових передумов адаптації ринку транспортних послуг України до вимог ЄС, дослідження міжнародно-правової системи, що регулює відносини між державами на ринку транспортних послуг. При дослідженні теми особлива увага зосереджувалась на аналізі достатності процедури регулювання транспортних послуг міжнародно-правовими актами та міжнародною практикою, а також надання пропозицій щодо удосконалення правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні.

Окремі питання випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті «Засади регулювання транспортних послуг у праві ЄС», яка опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне право: трансформація доктрини та практики». К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2021. С. 111-115.

**Практичне значення** Положення випускної кваліфікаційної роботи можуть бути використані: 1) при розробці зовнішньо-політичної ініціативи України щодо ринку транспортних послуг (наприклад: в процесі розробки європейських стратегічних планів, удосконалення законодавства); 2) в практичній діяльності – результати дослідження можуть бути використанні в діяльності міжнародних

регіональних організацій; 3) в науково-дослідній роботі – для подальшого дослідження проблем та особливостей ринку транспортних послуг України до вимог ЄС; 4) в навчальному процесі – в процесі викладання курсу «Транспортне право ЄС», при розробці методів та навчальної літератури з цієї дисципліни. Перспективною представлена розробка практично орієнтованого спецкурсу «Ринок транспортних послуг до вимог ЕС».

**Структура та обсяг роботи.** Структура дослідження обумовлена метою, завданнями та обраним предметом дослідження. Праця складається зі вступу, двох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 49 сторінок, з яких основна частина займає 43 сторінки. Список використаних джерел складається з 50 найменувань.



# **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИНИКНЕННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ ПЕРЕДУМОВ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ**

## **1.1 Становлення правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні**

На сьогоднішній день транспортна система надання послуг є однією з головних засад нормального функціонування соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливої галузі національної економіки. І саме від ефективності роботи даного виду послуг залежить підвищення добробуту суспільства. Головним завданням транспортних послуг є своєчасне, якісне задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях. Транспортна політика взагалі націлена на становлення національного ринку транспортних послуг. Якщо узагальнити поняття транспортних послуг, то це -комплекс послуг, пов'язаних з фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу та вантажів [ 28].

Відразу потрібно зазначити, що в українському законодавстві визначення поняття «ринок транспортних послуг» відсутнє, проте зробивши аналіз літературних джерел, найвлучнішим є визначення ФЗ "Про федеральний залізничний транспорт" від 20 липня 1995 року, згідно якого ринок транспортних послуг – це сфера здійснення перевезень пасажирів, вантажів, багажу, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, допоміжних та інших видів робіт, пов'язаних із перевезеннями [ 28]. Він існує в невід'ємності з товарним ринком і є одним з його підпунктів, що розвивається відповідно до загальних законів ринкової економіки. З тим, як динамічно розвивається виробництво та збільшується необхідність постачання товарів на ринок збільшується потреба у транспортних

послугах. А за словами Котлера, послуга – це будь-який захід, який одна сторона може запропонувати іншій стороні.

Аналізуючи правову природу даних послуг одразу помітні головні особливості, найбільш вагомими з яких є наступні:

- послуга представляє собою поєднання процесу її надання в сукупності з результатом;
- процес надання та споживання послуги, як правило, є одночасним;
- в сфері сервісу вагома частка ручної праці, якість якої залежить від кваліфікації персоналу;
- споживач послуги не виступає власником її результатів;
- послуга, як правило, не зберігається, її неможливо накопичувати [ 15].

Задля систематизації поділимо транспортні послуги на такі категорії:

- перевезення вантажів та пасажирів;
- навантажувально-розвантажувальні роботи (навантаження, розвантаження, перевантаження, внутрішньоскладські операції, пересадка пасажирів);
- зберігання вантажів;
- сервісне обслуговування транспортних засобів;
- підготовка засобів, якими здійснюються перевезення;
- надання засобів, якими здійснюються перевезення, на умовах оренди чи прокату;
- доставка нових та відремонтованих транспортних засобів тощо.

В доповіді експертів УС ПГС для спільного засідання ПГС Україна-ЄС, що відбулося 3 грудня 2019 року було сказано, що транспортна галузь є однією з базових галузей економіки.

У період інтенсивного розвитку ринку транспортних послуг, створення конкурентного середовища у сфері товароруку та міжнародних перевезень вантажів, суттєвих змін зазнала система організаційно-економічних відносин між

учасниками транспортного процесу, включаючи і вантажовласників, особливе значення набуває створення сучасної системи транспортного обслуговування.

Протягом багатьох років Україна служила таким собі мостом між Північчю та Півднем (шлях із варяг у греки), Сходом та Заходом (шовковий шлях). Сьогодні вона має густу мережу транспортних артерій із досить потужною інфраструктурою [17].

В останні десятиліття відбуваються докорінні зміни європейського правового простору, що пов'язано з розширенням Європейського Союзу. Основними компонентами цих процесів є інформаційний і фінансовий чинник, а також безпрецедентне дотепер зростання транскордонного руху як чинника виробництва, що впливає на формування транспортних коридорів міжнародного значення. Під впливом нових геоекономічних умов Україна зіткнулася з необхідністю вибудовування власної моделі економічного розвитку та макроекономічної стабілізації, яка спрямована на зведення до мінімуму наслідків дезінтеграції на економічному просторі СНД і активізацію інтеграції економіки в нову, конкурентно-інтегровану систему європейських господарських зв'язків. У цьому контексті основним системоутворюючим вектором економіки виступає транспортна галузь, яка зіштовхнулася з проблемою структурної інтеграції в транспортну інфраструктуру Європи. Роль транспортної системи України зростає. Вона стає частиною складної ефективної системи транспортних коридорів у європейській економіці, тобто тієї системи, яка повинна безперервно забезпечувати міжнародний рух товарів, послуг, виробничих, фінансових і трудових ресурсів [ 19].

Згідно Закону України «Про транспорт»: «Управління в галузі транспорту має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної

транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту і споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту».

Відповідно до того ж Закону України «Про транспорт»: «Транспорт є комплексною галуззю інфраструктури, у яку входять такі види транспорту: залізничний, річковий, морський, автомобільний, повітряний, трубопровідний та ін.».

В сучасних умовах сутність транспортного ринку не вичерпується ринками окремих видів транспорту, а має розглядатися з урахуванням умов, що змінюються, як у техніко-організаційних основах перевізного процесу, так і у попиті на транспортні послуги у період зростання чи стабільного становища, а також у періоди кризових явищ над ринком. У сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності складається ситуація, яка не відповідає державним інтересам України: країна втрачає свої позиції на міжнародних ринках транспортних послуг, дедалі більше потрапляючи у залежність від закордонних транспортних та експедиторських структур, функціонуючих як за її межами, так і на її території [ 14].

На сьогодні транспортна галузь задовольняє лише певні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [ 26].

Курс євроінтеграції, який чітко визначений Українською державою, ставить перед нею низку економічних, юридичних та соціальних проблем, досить складних для миттєвого розв'язання. При цьому, якщо розглядати Україну як майбутню

складову Євросоюзу з точки зору системного аналізу, Українська держава на всіх рівнях становить собою багатокомпонентну відкриту систему з явним нахилом до саморозвитку, самовдосконалення та самоформатування. Економіко-юридична складова цієї системи є, безумовно, однією з найважливіших і водночас однією з найбільш недосконалих. Можна виділити багато пріоритетних напрямків щодо оздоровлення економічно-правової ситуації в державі. Однак модернізація та правове регулювання ринку транспортних послуг, безумовно, будуть включені до одного з найперших пріоритетів [ 28].

Транспорт виконує роль інфраструктури в господарстві нашої країни, а також у світовій економіці в цілому. Він слугує матеріально-технічною базою міжнародних економічних зв'язків. Водночас першочергове значення транспорту в умовах сучасної ринкової економіки визначається ще й тим, що завдяки транспорту структурується саме ця ринкова економіка, формується єдиний економічний простір. Саме тому проблеми вдосконалення правового регулювання ринку транспортних послуг (в рамках транспортного законодавства) є актуальними на сучасному етапі розвитку держави [30]. В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень. Особливої важливості набуває пошук «ідеальної» моделі співіснування ринкових механізмів та засобів правового регулювання. Така модель «співпраці» ринку і держави забезпечить якісне функціонування транспортної системи як однієї з найскладніших галузей виробництва.

Транспортна інфраструктура справляє комплексний вплив на розвиток економіки європейського регіону і на макрорівні, і стосовно окремих фірм, які використовують об'єкти пасажирської та вантажної інфраструктур. Транспорт, як один з провідних елементів виробничої інфраструктури Європейського Союзу (далі – ЄС), з одного боку, забезпечує мобільність товарів і ресурсів, з іншого – полегшує доступність територій, надаючи тим самим можливість вільного пересування

товарів, ресурсів і населення [ 3]. А регіональний економічний розвиток є головною рушійною силою розвитку попиту на послуги з перевезення пасажирів і вантажів у ЄС. Зміна структури виробництва, дедалі більша інтернаціоналізація комерційної діяльності впливають на характер правового регулювання.

Як визначають дослідники економіки транспорту, нині транспортна інфраструктура в ЄС (транспортні комунікації та транспортні вузли) перевантажені, що зумовлено трьома чинниками: дисбалансом у розвитку різних видів транспорту; відсутністю взаємодії між різними видами транспорту; адекватністю зростання обсягів транспортної діяльності економічному зростанню (і в деяких випадках – випереджувального зростання обсягів транспортної діяльності) [ 8].

Значною мірою це пояснюється відсутністю належного адміністративно-правового регулювання вказаних проблем, що ускладнюються недостатнім фінансуванням розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури ЄС в умовах обмеженості національних бюджетів і бюджету Співтовариства, що, своєю чергою, вимагає удосконалення податкового законодавства [ 32].

Отже, підсумовуючи все вищесказане, можна зробити висновки, що в останні десятиліття відбуваються дуже великі зміни європейського правового простору, що пов'язано з розширенням складу Європейського Союзу. Основними чинниками, що на це вплинули є інформаційно-інноваційний і фінансовий чинник, а також неперекорне до тепер зростання транскордонного руху безпосередньо як чинника виробництва, що впливає на формування транспортних коридорів міжнародного значення. Під впливом нових географічно-економічних умов Україна зіткнулася з необхідністю того, що потрібно будувати свою власну модель економічного розвитку країни, яка буде націлена на зведення до мінімуму наслідків розпаду економічної системи СНД та буде орієнтована на нову економічну систему, що буде будуватися на засадах нормальної конкуренції та зв'язків з європейським ринком. У цьому контексті основною ланкою буде транспортна галузь, у якій містяться проблеми зі структурної інтеграцією в транспортну інфраструктуру Європи. Щодо

ролі транспортної системи України на ринку транспортних послуг ЄС- вона динамічно піднімається угору.

## **1.2 Засади регулювання ринку транспортних послуг у праві ЄС**

Правова база, що регулює у Європейському Союзі здійснення вантажних та пасажирських перевезень усіма видами транспорту спрямована на захист прав споживачів транспортних послуг і лібералізацію перевезень, і вона постійно вдосконалюється. Співробітництво між владними структурами держав-членів щодо правового розв'язання цих питань та історія спільної інфраструктурної політики ЄС загалом починається на початку 90-х років, після підписання 12 країнами – членами ЄС Маастрихтської угоди, в якій закріплено рішення про створення інфраструктурних проектів, які б сприяли функціонуванню внутрішнього ринку Європейського Союзу, але за умови побудови ефективної транспортної мережі.

Наприклад, 23 червня 1996 року для розробки транс'європейської мережі у транспортному секторі (TEN-T) було схвалено перші «Правила спільноти» затверджені Рішенням № 1692/96 ЄС [ 22], які, по суті, стали генеральним планом, що пов'язав між собою національні мережі всіх видів транспорту. З часом в декілька етапів до цих правил вносилися зміни (1995–1999, 2000–2006 та 2007–2013 pp.), відповідно до того, як змінювалося ставлення до навколишнього середовища, розвивалися ІТ технології та змінювався склад ЄС унаслідок географічного розширення. Тоді головним завданням TEN-T було визначено стимулювання економічного зростання та конкурентоспроможності в єдиному економічному європейському торговому просторі шляхом ефективних мультимодальних високошвидкісних маршрутів та безбар'єрного транзиту вантажів територією країн – членів проекту та країн-сусідів. Таким чином, TEN-T представляє собою частину Лісабонської стратегії з підвищення конкурентоспроможності та зайнятості.

Вже в 2005 році було зроблено висновок, що TEN-T прогресує не так як передбачалося. Щоб покращити ситуацію було визначено європейських координаторів [5], а для реалізації програми TEN-T у 2006 р. було створено Виконавче агентство транс'європейської транспортної мережі при Єврокомісії (Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA)). Сьогодні, враховуючи трансформації, що відбулися в роботі програми TEN-T, його наступником є Виконавче агентство з інновацій та мереж (Innovation and Networks Executive Agency (INEA)). Воно розпочало свою роботу 1 січня 2014 року та має на меті підвищити ефективність фінансового та технічного управління.

В 2009 р. були прийняті радикальні заходи щодо фінансування інфраструктурних проектів. Європейська Комісія провела SWOT-аналіз функціонування TEN-T, який побудований на основі рекомендацій технічних експертів. Звідси змогли почати розробляти нові підходи до реалізації проектів, зокрема, були застосовані інновації відносно систем управління, покращення юридичної форми співпраці, підходу до створення мережі та інструментів фінансування Виконавчого агентства.

Тоді ж Європейський Союз віднайшов новий підхід щодо реалізації у сфері транспортної політики на період до 2030 року, та це було закріплено у Білій книзі ЄС. Він відрізняється зміщенням фокусу з окремих проектів на створення стратегічної мережі мультимодальних коридорів, які повинні безперешкодно поєднувати Схід і Захід, Північ та Південь, центр із «географічною» периферією. Загалом їх вийшло всього дев'ять мультимодальних коридорів, шляхом яких Єврокомісія планувала усунути «вузькі місця» між транспортними мережами країн – членів ЄС, які й нині створюють бар'єри для функціонування внутрішнього ринку та вільного переміщення вантажів і пасажирів у межах ЄС. Зокрема, увагу прикуто на несумісних стандартах для залізничних перевезень пасажирів та вантажів.



Уперше наміри про розбудову TEN-T були розкриті у Маастрихтському договорі, підписаному в 1992 р. та ратифікованому в 1993 р., де в окремих статтях було окреслено наміри про створення транс'європейської транспортної мережі.

У Білій книзі ЄС – транспорт 2050 (яка є головним довгостроковим стратегічним документом), який сформував єдину європейську транспортну політику, було визначено пріоритети стосовно певних аспектів. Таких як: територіальне узгодження та економічне зростання, узгодженість системи фінансування, розв'язання проблем з диспропорціями у ціноутворенні та подальше поєднання TEN-T зі світовими транспортними мережами.

Аналіз нормативно-правових актів дав змогу систематизувати їх як таких, що мають регуляторну дію, яка спрямована на розв'язання питань:

- фінансового регулювання розвитку TEN-T, окреслення фінансових інструментів;
- інвестиційних фондів ЄС та процедур фінансування інфраструктурних проектів;
- організаційного регулювання, спрямованого на виявлення найбільш пріоритетних та ефективних інфраструктурних проектів TEN-T задля усунення вузьких місць у базовій і комплексній мережах, а також досягнення трансграничної технічної сумісності мереж різних країн.

Отже, можна зробити висновки, що загалом законодавство, яке формує сучасну транспортну політику ЄС щодо розвитку транспортної інфраструктури, є досить стислим та лаконічним [ 21].

Основними суб'єктами, які відповідають за створення та підтримку TEN-T є країни – члени ЄС. Хоч з часом ключові ролі переключається на інших учасників з приватного сектора, однак залучення цих партнерів дедалі більше стає актуальним для реалізації мультимодальних інфраструктурних проектів та пов'язаних з цими проектами інвестицій, тому що саме завдяки інфраструктурним проектам реалізуються плани TEN-T.

Пріоритетний проект повинен:

- 1) допомагати в досягненні не менше двох цілей з чотирьох наступних:
  - а) когезії, б) ефективності, в) стійкості; г) збільшення вигід для користувачів TEN-T;
- 2) підвищувати рівень щодо інфраструктури комплексної та базової мережі, які прописані в Регламенті;
- 3) бути економічно життєздатним на основі соціально-економічного аналізу витрат та вигід;
- 4) демонструвати європейську додану вартість.

Зазвичай високу європейську додану вартість мають транскордонні проекти, водночас їх прямий економічний ефект низький у порівнянні з суто національними проектами;

5) враховувати зміну клімату та екологічні вигоди та витрати на охорону довкілля. Ті проекти, що представляють загальний інтерес, мають право на об'єднання фінансування в рамках інструментів, які доступні TEN-T.

### **1.3 Етапи адаптації правового регулювання ринку транспортних послуг України до вимог ЄС**

Необхідною умовою економічного розвитку транспортного комплексу країни є його ефективне функціонування. Умови трансформаційних процесів розвитку України зумовлюють її націленість на динамічне входження у світову економічну систему, перш за все, в економічну інтеграцію з провідними державами Західної Європи. Даний процес, безперечно, приведе до зростання товаро- та послугообмінних операцій між Україною та країнами Європейського Союзу [ 22].

Важливе значення має вигідне географічне розташування України, що свідчить про наявність можливостей стати ключовим мостом для транзитних

перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії та Близького Сходу. Починаючи з 1991 р., коли Україна стала незалежною країною, вона та Європейський Союз започаткували відносини, що стрімко розвивались. Поштовхом для цього було спільне розуміння того, що розвиток, стабільність і безпека як України, так і ЄС можуть бути значно посилені тісною співпрацею. Побудову співробітництва з європейським співтовариством було розпочато майже з початку набуття Україною незалежності.

Фундаментом нормативної бази для гармонізації законодавства України з законодавством ЄС виступає Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» (далі – Закон). Однією з пріоритетних сфер адаптації законодавства України до *Acquis communautaire* (правова система Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу, прийняті в рамках Європейського співтовариства, Спільної зовнішньої політики та політики безпеки та Співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ) є транспортні послуги [9].

Відповідно до розділу VI Закону у пріоритетних сферах адаптація законодавства України здійснюватиметься у такій послідовності:

- визначення актів *acquis communautaire*, які регулюють правовідносини у відповідній сфері;
- переклад визначених актів на українську мову;
- здійснення комплексного порівняльного аналізу регулювання правовідносин у відповідній сфері в Україні та в Європейському Союзі;
- розроблення рекомендацій щодо приведення законодавства України у відповідність з *acquis communautaire*;
- проведення економічного, соціального та політичного аналізу наслідків реалізації рекомендацій;
- визначення переліку законопроектних робіт;

- підготовка проектів законів України та інших нормативно-правових актів, включених до переліку законопроектних робіт, та їх прийняття;
- моніторинг імплементації актів законодавства України.

Елементом адаптації законодавства має стати перевірка проектів законів України та інших нормативно-правових актів на їх відповідність *acquis communautaire* з метою недопущення прийняття актів, які суперечать *acquis* Європейського Союзу [ 9].

Основа правового регулювання – це норми права, які встановлюються державою, закріплюються у законодавчих актах і забезпечуються силою державного примусу [11, С. 15]. Право Європейського Союзу відіграє важливе значення в правовому регулюванні транспортної сфери, що можна визначити як сукупність правових актів, що прийняті органами спільноти. Принципи загального ринку Європейського Союзу гарантують свободу підприємницької діяльності фізичним та юридичним особам на всій території інтеграційного об'єднання.

Сфера дії Європейського Союзу у транспортній інтеграції та кооперації досить значна. Європейський Союз визначає загальні правила міждержавних транспортних перевезень, формує умови надання транспортних послуг перевізниками в країнах Європейського Союзу, виділяє заходи транспортної безпеки та ліцензіює порядок надання транспортних послуг. Транспортна політика відбувається шляхом координації зусиль країн-учасниць ЄС, що також базується на принципах лібералізації та гармонізації.

Шляхом встановлення спільних правил діяльності в рамках загального ринку зникають перепони та відмінності, що існують у транспортному законодавстві країн-членів Європейського Союзу. Виправданість зусиль, що здійснюються Європейським Союзом у цьому напрямку, визначається значущістю перевезень як важливої складової розвинутої економіки [13, С. 8].

Завдання лібералізації перевезень не мало практичного вирішення до середини 1980-х рр., а кількість джерел права ЄС було вкрай незначним. Транспорт

в момент створення ЄС потрапив у так звану «секторальну» політику Співтовариства. Проте, якщо в таких сферах економічного розвитку країн ЄС, як промисловість або енергетика, механізми регулювання та інтеграції ЄС загалом виступали в якості додаткових заходів (до того, що було основним для самих країн), то сільське господарство і транспорт планувалися як політика Співтовариства, спрямована на фактичну заміну національних механізмів регулювання.

Взагалі термін «транспорт» в політиці ЄС розуміється як:

- 1) різновид сервісу - підприємницької діяльності з надання послуг з перевезення товарів та/або вантажів. У цьому контексті говориться про професійний транспорт. Тому тут діють принципи свободи надання послуг - однієї з найважливіших фундаментальних свобод в ЄС, і це є головним напрямком її транспортної політики. З 1 січня 1993 р. ліцензія ЄС повністю замінила національні ліцензії, що видавалися раніше державами іноземним перевізникам;
- 2) засіб пересування, що належить громадянам або підприємствам на праві власності.

Потрібно зауважити, що правові норми ЄС стають обов'язковими для країни-учасниці одразу після її вступу. При цьому такі акти, як регламенти виступають актами прямої дії відповідно до Договору про заснування Європейської спільноти. Тобто будь-яких додаткових імплементацій цих заходів при цьому не передбачається. Безпосереднє застосування регламентів на території країн-членів ЄС підтверджується відповідною судовою практикою [ 15].

Позитивним фактором в процесі адаптації законодавства у сфері транспорту до законодавства ЄС є прийняття Верховною Радою України нового Повітряного кодексу у травні 2011 року [ 2].

Масштабне реформування економіки в Україні загалом (не тільки оновлення виробничого апарату, але й зміна економічної політики) є найкращим способом адаптації до нових умов щодо розширення ЄС. У зазначеному контексті потребує змін Закон України «Про прикордонний контроль», а також доцільно розробити

нову Державну цільову правоохоронну програму «Облаштування та реконструкція державного кордону» [1].

Сьогодні відповідно до Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом проводиться робота щодо гармонізації транспортного законодавства (його складових в адміністративному, господарському та цивільному праві) й митних процедур (наприклад, Закон України від 10.04.2014 р. № 1201-VII «Про внесення змін до Митного кодексу України» // Відомості Верховної Ради. – 2014. – № 23. – Ст. 875), що дає змогу використовувати конкурентні переваги сусідства України та Молдови. Водночас країни-сусіди (Польща, Румунія, Словаччина, Угорщина) шукають оптимальну модель євроазіатського транзиту, який вони могли б запропонувати світовій бізнес-спільноті (наприклад, розвиток залізничного трансконтинентального маршруту «Новий шовковий шлях») [23]. На порядку денному питання про створення транспортно-логістичних центрів за участю України та країн ЄС (можливо, із залученням партнерів із Китаю), здатних здійснювати весь набір надаваних на міжнародному ринку транспортних послуг з метою зниження витрат і підвищення швидкості транспортування вантажів. Для початку можна було б створити умови для перерозподілу обсягів транзитних вантажів (насамперед автомобілів) з автошляхів на залізницю, що дасть змогу помітно знизити навантаження на мережу прикордонних автодоріг і збільшити обсяг вантажообігу загалом. В Україні здійснюється перехід до нових транспортних технологій, зокрема до інтермодальних контейнерних перевезень.

Зазначений підхід ставить певні вимоги, які повинні бути відображені у нормативно-правовому регулюванні. Доцільно законодавчо закріпити необхідність для перевізників-претендентів ліцензії на проведення спеціального заходу перевірки – попередньої ліцензійної експертизи. У зв'язку з цим необхідно внести зміни та доповнення, що стосуються порядку проведення зазначеної експертизи, до наказів Міністерства інфраструктури України від 28.05.2013 р. № 321 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо

надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу залізничним транспортом», Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 р. № 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом», Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 26.11.2001 р. № 139/821 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом» [ 28].

Це створить основу для розвитку експортних послуг Польщі, Румунії, Угорщини, Словаччини та через ці держави третім країнам з використанням міжнародних транспортних коридорів – упорядкованих сукупностей інфраструктурних об'єктів різних видів транспорту, з яких складається організаційно й економічно збалансована комунікація, що зв'яже різні країни та сприяє збільшенню обсягів експортних, імпорتنних і транзитних перевезень.

Перспективною у західних областях України є форма кластерного розвитку, сприятлива для інтенсифікації інтеграційної взаємодії. Основна ідея кластерного підходу полягає в тому, що важливі резерви вдосконалення транспортного процесу в транзитних коридорах можна виявити, розглядаючи транспортні об'єкти (кластери) в їх сукупності з урахуванням зв'язків між ними. Транспортний кластер – це спільнота підприємств і організацій одного або декількох видів транспорту та інших галузей на певній території, об'єднаних завданням підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування із застосуванням інноваційних технологій. Кластерний підхід – методологічний підхід, оснований на горизонтальній інтеграції елементів логістичної системи, яка прискорює їх розвиток шляхом раціонального поєднання конкуренції та взаємодії транспортно-логістичних організацій [19].

Стосовно діяльності у сфері автомобільного транспорту, неадаптованими залишаються деякі питання регулювання робочого часу водіїв та перевірки транспортних засобів [13].

На процес адаптації законодавства у сфері залізничного транспорту впливає той факт, що регулятором у ній та одночасно єдиним оператором є Укрзалізниця. Але правове регулювання залізничного транспорту в ЄС базується на розмежуванні надання послуг та функціонування інфраструктури. До того ж визначаючи транспортну інфраструктуру природною монополією, положення *acquis communautaire* передбачають ряд вимог щодо управління транспортною інфраструктурою. Своєю чергою ринок послуг на залізничному транспорті відповідно до положень *acquis communautaire* є відкритим [13].

Отже спираючись на вищенаведену інформацію робимо узагальнюючий висновок. Щоб створити ефективну систему правового регулювання ринку транспортних послуг почати потрібно з формулювання та закріплення основних положень національної транспортної політики, а також на законодавчому рівні закріпити визначення основних понять «національна транспортна політика», «ринок транспортних послуг», «транспортні послуги» тощо. Проте для забезпечення перевірки ефективності функціонування системи правового регулювання ринку транспортних послуг має бути створена та ефективна система контролю, оскільки регулювання і контроль тісно взаємопов'язані, повинні кореспондувати один одному, тобто окремим засобам правового регулювання відповідають певні засоби контролю.

Імплементація має на меті зробити максимально ефективним регулювання ринку транспортних послуг європейських держав, яке являє собою постійний пошук взаємоприйнятних рішень у вкрай складному комплексі торгово-політичних, організаційно-технічних і правових проблем для забезпечення безпеки та економічності функціонування цієї галузі відповідно до сучасних потреб продуктивних сил і розвитку процесів глобалізації [ 46].



Пов'язування об'єктів транспортної інфраструктури з територією, необхідність врахування тенденцій економічного розвитку регіону та регіональна політика є пріоритетом Європейського Союзу. Важливо це і в контексті необхідності розвитку рівноправних, взаємовигідних зв'язків України та зарубіжних країн. Очевидно, що виявлення пріоритетних секторів і галузей національної економіки – надзвичайно складний процес. Своєю чергою, специфічні особливості розвитку центральноевропейських країн (наприклад, вузька міжнародна спеціалізація на виробництві високоякісної, одночасно науко- і трудомісткої продукції) можуть розглядатися як перспектива для економіки України загалом.

Для розвитку ринку транспортних послуг України необхідно удосконалити правове регулювання діяльності суб'єктів транспортного процесу за такими напрямками:

- гармонізувати норми національного та міжнародного транспортного права, створивши тим самим умови для ефективного функціонування перевізників і експедиторів на міжнародних ринках транспортних послуг;
- точно визначити професійний посередницький, а також податковий статус транспортного експедитора, який впливає на економічні результати його діяльності й діяльності експортерів товарів;
- посилити регулювання діяльності монополістів у транспортному секторі, передусім це стосується Укрзалізниці;
- розробити нормативно-правовий акт з питань взаємодії різних видів транспорту;
- удосконалити (у напрямі спрощення) процедури ліцензування перевізної та транспортно-експедиторської діяльності, особливо їх міжнародних напрямів [ 44].

## **РОЗДІЛ 2. ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ ДО ВИМОГ ЄС ЗА УГОДОЮ ПРО АСОЦІАЦІЮ**

### **2.1. Адаптація ринку окремих видів транспортних послуг до вимог ЄС за Угодою про асоціацію**

Проблеми недостатньої конкурентоспроможності українського ринку транспортних послуг на міжнародній арені, пов'язані разом з цим проблеми великих витрат поставили перед Україною вкрай важливе питання про вихід на міжнародні ринки та міжнародне співробітництво, зокрема з країнами-членами Європейського союзу [ 18].

Одним із результатів вирішення даної дилеми вважається підписання між Україною та Європейським союзом 27 липня 2014 року Угоди про асоціацію. Дана Угода була ратифікована Верховною Радою України та 16 вересня 2014 року та прийнято закон «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом». Для України підписання даної Угоди надає переваги перспективи до вступу в Європейський Союз. Але для приєднання до Європейського членства треба відповідати європейським вимогам та стандартам, політичним і економічним умовам, які загальновідомі як Копенгагенські критерії: стабільність установ, які гарантують демократію, верховенство права, дотримання прав людини та захист прав меншин; дієва ринкова економіка; зобов'язання, що впливають із факту вступу до ЄС, зокрема визнання його політичних, економічних та монетарних цілей.

Як наслідок, транспортна галузь вимагає кардинальних змін для того, аби бути на одній арені з європейськими країнами та скласти їм гідну конкуренцію, а також необхідність України відповідати принципам Генеральної угоди про торгівлі послуги (ГАТС) [ 21].

Неабиякий зміст Угоди про асоціацію між Україною та ЄС тільки підтверджує думку, що дана Угода може стати дуже сильним підґрунтям для розвитку реформ у сфері соціально-економічного аспекту, політичного та інституційного аспектах в Україні. Зміст даної Угоди має більш інтеграційний характер, тобто її завданням є наближення України до внутрішнього ринку ЄС та відповідність Копенгагенським та Мадридським критеріям членства в Євросоюзі [ 21].

Європейський Союз дійшов згоди з українською стороною, що тимчасово ЄС та Україна будуть застосовувати окремі частини Угоди, однак тільки в тих частинах, в яких вони охоплюють питання, що належать до компетенції Європейського Союзу, зокрема окремі статті Розділів I-III, V, VI, VII.

Визначення основних ланок транспортної сфери за Угодою про асоціацію:

- розділ V (Економічне та галузеве співробітництво” (Глава 7 “Транспорт”): обмін інформацією та спільна діяльність на регіональному та міжнародному рівнях; розвиток сталої національної транспортної політики; приєднання до важливих міжнародних транспортних організацій та угод; розвиток стратегій щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту; сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій;
- розділ IV (“Торгівля і питання, пов’язані з торгівлею”): лібералізація транспортних послуг, зокрема морські перевезення між портами України та держав-членів ЄС чи третіх країн. передумов для взаємного доступу на ринок для автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також авіаційного транспорту;
- додаток XXXII до глави 7 «Транспорт»: у додатку зазначені перелік директив та регламентів ЄС, до яких Україна зобов’язується поступово наблизити своє законодавство відповідно до встановлених термінів у сферах:  
(а) автомобільний транспорт (9 директив, 3 регламенти); (б) залізничний транспорт (7 директив, 4 регламенти); (в) авіаційний транспорт (укладення

Угода про спільний авіаційний простір (САП) , яка передбачає впровадження 64 актів законодавства ЄС); (г) морський транспорт (14 директив, 6 регламентів); (г) внутрішній водний транспорт (6 директив).

- Терміни для наближення законодавства України до законодавства ЄС у транспортній сфері визначені в Плані заходів з виконання Угоди про асоціацію, що був затверджений Постановою КМУ №1106 від 25 жовтня 2017 року. (Доповідь УС ПГС Транспортна складова Угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи) [ 19].

Розглянемо окремо кожний вид транспортного сегменту і положення передбачені стосовно нього Угодую про асоціацію, а також проведемо паралель із дотриманням цих положень в Україні с моменту підписання Угоди та на сьогоднішній день.

### **Автомобільний транспорт.**

Угода про асоціацію передбачає: покращення технічних умов, таких як, використання пристроїв обмеження швидкості, перевірки з придатності експлуатації приладів; встановлення для певних автомобільних транспортних засобів максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях; стосовно умов безпеки: питання видачі посвідчення водія, введення категорій посвідчень водія; щодо соціальних умов, початкова кваліфікація і періодична підготовка водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів; податкові умови, що передбачають стягнення плати з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктурних підрозділів [ 20].

Наслідки дотримання положень УА: 1) введення габаритно-вагового контролю на автошляхах; 2) у 2018 році відкрито проект стосовно контролю трафіку; 3) розробка проекту «Про затвердження Ліцензійних умов провадження

господарської діяльності з перевезень пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»; 4) розробка проекту «Про врегулювання ринку транспортних послуг, шляхом введення прозорих механізмів фінансування соціально важливих пасажирських перевезень, з метою наближення законодавства України до права ЄС».

### **Авіаційний транспорт.**

В даному аспекті в Угоді про асоціацію: укладення та імплементація широкомасштабної Угоди про спільний авіаційний простір; безвідносно до укладання Угоди про спільний авіаційний простір, забезпечення виконання та узгодженого розвитку двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами ЄС, доповнені «горизонтальною угодою» [ 11].

З боку українського законодавства ведеться розробка Дорожньої карти щодо імплементації європейських норм; підписана робоча домовленість між ДАСу та EASA щодо участі у програмі ЄС SAFA та збір і обмін інформацією з безпеки польотів повітряних суден; на 56 пунктів покращились позиції України в рейтингу дотримання стандартів ІКАО; триває проектування нового аеропорту в Закарпатті. Основне досягнення 2021 року в цивільній авіації вважається підписання Угоди про Спільний авіаційний простір (далі-САП) між Україною та ЄС, переговори щодо якого продовжувались з 2006 року. Дана Угода передбачає надання Україні такі ж самих прав, що і членам-держав Євросоюзу, тобто становлення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС на основі рівних правил безпеки авіації, управління повітряним рухом, соціальних прав працівників, електронних систем бронювання, захисту довкілля та забезпечення прав споживачів. Дана Угода надає європейським та українськими компаніям нові можливості для розвитку бізнесу та сформує справедливі і прозорі ринкові умови на основі чіткої нормативної бази.

Також, треба зазначити, що САП надало Україні поштовх до створення національного перевізника [ 16].

Ще з досягнень за 2021 рік треба відмітити, що з 1 листопада Україна долучається до спільної системи маршрутних зборів Євроконтролю, це стає останнім етапом інкорпорування кращих європейських практик в галузі аеронавігації та дає Україні можливість впровадити європейську систему взаємодії аеронавігаційні сфері [ 36].

### **Морський транспорт.**

У сфері морського транспорту має бути впроваджений протягом 5 років Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила й стандарти для організацій з інспектування суден та огляду суден; мають бути впроваджені правила та стандарти безпеки для пасажирських суден, система обов'язкового огляду для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами, особливі вимоги до остійності пасажирських суден типу ро-ро, вимоги до нафтоналивних однокорпусних суден, безпечне завантаження і розвантаження балкарів, мінімальний рівень підготовки моряків, портове обладнання з прийому відходів з суден та залишків вантажів [ 17].

Зміни, які пройшли в Україні в цьому транспортному куті: Україна приєдналась до Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах[ 1]; схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту і план заходів; утворено Державну службу морського та річкового транспорту України; укладено перші концесії морських портів Ольвія та Херсон. Ухвалений, дуже важливий для України, закон про Внутрішній водний транспорт, що набере своєї чинності 01.01.2022 року. Даним законом обумовлено основні засади правового, економічного, організаційного

функціонування водного транспорту і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезень [ 37].

### **Залізничний транспорт.**

З положень УА щодо залізничного транспорту: запровадження незалежності в управлінні та покращання фінансової ситуації; розподіл між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями; запровадження ліцензій згідно з умовами, переліченими в статтях 1, 2, 3, 4 (за винятком статті 4, 5 ), 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 та 15; Директива № 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року, що передбачає сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства [ 35].

З боку держави було зроблено: виділено 4,2 млрд гривень на оновлення рухомого складу та інфраструктури, укладено Угоду на постачання 130 вантажних електровозів з рівнем локалізації виробництва 35%; розпочато допуск приватної тяги на загальні колії та проект високошвидкісного руху разом з корейськими партнерами. Розроблено проект Ліцензійних умов діяльності з перевезення залізничним транспортом відповідно до Директиви 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничної галузі. В АТ “Укрзалізниця” все ще проводиться формування нової бізнес-моделі розвитку товариства та визначення ключових пріоритетів щодо внутрішніх трансформацій. Ще на обговоренні питання Політики державної власності щодо АТ “Укрзалізниця” та Стратегії Товариства до 2023 року. З метою формування ефективного механізму оцінки відповідності залізничних систем і підсистем технічним специфікаціям та їх здатність функціонувати з іншими продуктами чи системами без яких-небудь обмежень доступу і реалізації, ухваленим Директивою 2008/57/ЄС про оперативну сумісність залізничних систем в межах Співтовариства прийнято постанову КМУ від 03.10.2018 №797 «Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту» [ 10].

Для покращення якості надання послуг планується надати в концесію вокзали Києва, Миколаєва, Запоріжжя та інших міст [ 37], [ 39].

Отже, можна підсумувати що , впровадження транспортної складової Угоди про асоціацію мало на меті багато цілей : розвиток регіональної транспортної мережі Східного партнерства, формування спільного авіаційного простору шляхом укладення та імплементації відповідної угоди, виконання та підписання двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами ЄС, інфраструктурна інтеграція через адаптацію законодавства у сферах автомобільного, залізничного, морського, річкового транспорту, безпеки та інфраструктури, усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, модернізація інфраструктури, технічного обладнання, транспортних парків (зокрема громадського транспорту). Але, на сьогоднішній день далеко не усі цілі досягнені і мають нагоду розвиватися у наступних роках. Особливі зміни відбулися в авіаційній галузі та морській (укладення міжнародної конвенції про контроль над шкідливими елементами, що обростають на судні; підписання Договору про передачу в концесію спеціалізованих портів «Ольвія» та «Херсон»; у авіації долучення до спільної системи маршрутних зборів Євроконтролю, угода про САП). Але наприклад так і не була прийнята стратегія щодо реформування циклу управління інфраструктурними проектами, вона б допомогла у сфері будівництва та покращила сутність проектування у його строках та фінансуванні. Так відкритим досі залишається питання про ухвалення Законопроекту про Залізничний транспорт України. Підґрунтям такого не дуже швидкого прогресу стає відсутність законодавчих змін та низьке фінансування з боку держави таких проектів [ 42].

## **2.2. Переваги та ризики від імплементації транспортної складової угоди для різних зацікавлених сторін**

Угода про асоціацію є таким собі путівником і програмою українських реформ у різних секторах і галузях, а рівень її імплементації – індикатором



ефективності євроінтеграційного курсу української влади. Наприкінці 2016 року Міністерством інфраструктури України спільно з проектом технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» було запроваджено нову Національну транспортну стратегії України на період до 2030 року. Даним проектом «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» визначено п'ять основних ланок нової Транспортної стратегії України: ефективність державного управління транспортним сектором; надання якісних послуг з перевезень; забезпечення стабільного фінансування транспортної галузі; підвищення безпеки та надійності перевезень; поліпшення міської мобільності та регіональної інтеграції України [ 26]. Дана Транспортна стратегія формувалась на основі вимог щодо розвитку транспортного сектору, визначених Угодою про асоціацію, а також на основі стратегії «Україна 2020», базуватиметься на основі стратегії ЄС «Європа 2020», які визначають напрями європейської транспортної політики.

Розглянемо імплементацію Угоди про асоціацію для різних галузей транспорту та проаналізуємо якими нормативно-правовими засадами регулюються відносини між державами в країнах ЄС в сегменті надання транспортних послуг.

**Галузь автомобільного транспорту:** У зв'язку з підвищеною аварійною ситуацією на узбіччях, забрудненням навколишнього середовища вихлопами бензину, потребує свого оновлення складова обов'язкового технічного контролю автомобільного транспорту. Транспортні засоби з високим рівнем безпечності грають важливу роль у зменшенні забруднення та запобігають утворенню аварій. Як в ЄС існує загальновідома «перевірка придатності до експлуатації», так і подібний до неї в Україні розроблений «обов'язковий технічний контроль». Також, в ЄС при першій реєстрації транспортного засобу першочергову перевірку проходить відповідність конструкції технічного засобу до загальноприйнятих

норма стандартизації. Виконання Угоди про асоціацію визначає цілі, спрямовані на те, щоб національне законодавство у галузі контролю технічних засобів відповідало до норм міжнародно-правових засад[ 42].

Досі не має однієї конкретної міжнародної конвенції, яка б регулювала та регламентувала міжнародні перевезення людей. Більшість із них здійснюється на умовах заключення двосторонніх угод. Але існує багато інших міжнародних джерел, що регулюють відносини у сфері автомобільного транспорту. Самі значні з них: Міжнародна конвенція про узгодження умов здійснення контролю вантажів на кордоні від 21.10.82 року[2]; Конвенція про договір з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів від 01.03.73 та Протокол до неї від 05.07.78 року[3]; Конвенція про дорожній рух (1968 р.) і Протокол про дорожні знаки та сигнали від 19.09.49 (у редакції 1968 р.) [4]. Встановили правила дорожнього руху; країни СНД 9 жовтня 1997 р. уклали Конвенцію про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу; Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів від 30.09.75 року. Міжнародний союз автомобільного транспорту (ІПУ) є недержавною організацією, але він відіграє велику роль у створенні міжнародно-правової бази, що регламентує автомобільний транспорт [ 42].

**Галузь залізничного транспорту:** Небезпеку для здоров'я та життя пасажирів може нести втрата контролю управління рухомим складом залізничного транспорту працівником. Досвідом нам можуть слугувати такі держави, як США або Литва, де видно наслідки цієї провини, та в яких цей вид діяльності прийшлося націоналізувати аби це не загрожувало безпеці державних інтересів. Ринку залізничних перевезень загрожує неабияка небезпека, дестабілізація кваліфікованих кадрів, відтоки на ринку праці, якщо не буде відповідної підготовки. Якщо в приватних компаніях буде низький рівень відповідальності працівників та низький рівень спеціальної підготовки, вони можуть становити серйозну проблему для усієї країни, а також впадуть доходи бюджетів від неякісно

наданих послуг, так як висновок низький рівень попиту. Приватні компанії не будуть сильно перейматися щодо перевірки технічного стану рухомого складу, системи безпеки, системи навчання, тренувань та медичних оглядів локомотивних бригад та інших заходів, від яких напряму залежить безпека залізничних перевезень, що збільшує ризик зростання транспортних подій. Приватні компанії зберуться на найбільш вигідну ділянку ринку, який буде приносити їм дуже великий дохід від вантажних перевезень, а з цього випливає висновок, що АТ «Укрзалізниця» не зможе виконувати свої зобов'язання перед державою у повному обсязі. Як висновок, зменшиться кількість робочих місць та обслуговуючого персоналу. (Позиція Профспілки залізничників та транспортних будівельників) [42].

Щодо залізничного транспорту та його правового регулювання, до 1985 року між країнами ЄС діяли найвідоміші у всьому світі Бернські конвенції, заключенні у 1890 року. На сьогоднішній день правову основу міжнародних залізничних перевезень становить КОТІФ. Треба зауважити, що КОТІФ – це об'єднаний текст зазначених двох Бернських конвенцій.

У КОТІФ беруть участь майже 40 країн Європи, Азії та Північної Америки. Угода КОТІФ і додатки до неї: А та В регулюють загальні принципи міжнародних залізничних перевезень. Якщо ситуація, що виникла не регламентується даною угодою і додатками до неї, тоді застосовується право держав—учасниць конвенцій. Додаток В застосовується лише до перевезень залізницями, перелік яких визначений учасниками Угоди про міжнародний залізничний транспорт. Плата передбачена міжнародними і національними тарифами. Угода КОТІФ регулює відповідальність перевізника, встановлює порядок висування рекламаций і позовну давність, визначає товаросупровідні документи. Конвенцію про статус і міжнародне облаштування залізниць було укладено в Женеві 9 грудня 1923 року, яка містить уніфіковані норми стосовно організаційних питань міжнародного залізничного сполучення. У 1950 році соціалістичні країни Європи та Азії уклали

Угоду про міжнародне залізничне пасажирське сполучення, її відмінність від Угоди про міжнародне вантажне сполучення вона полягає в тому, що вона регулює змішане залізнично-морське сполучення [ 44].

**Галузь авіаційного транспорту:** Згідно Угоди про САП створюються нерівні умови для національних авіаперевізників, це проявляється в обмеженні здійснення перельотів українськими авіакомпаніями всередині держав-членів ЄС, натомість європейські перевізники мають можливість здійснювати перевезення всередині України між городами. Це призведе до низького рівня конкурентоспроможності на ринку авіакомпаній. Дуже складна ситуація складається у сфері управління повітряним судном. В Україні, не дивлячись на економічні складнощі, існує досить непоганий базовий науково-технічний потенціал, що дозволяє створювати і сертифікувати деяку цивільну авіаційну техніку, яка навіть світовим аналогам не поступається. Але стан авіаційної техніки підтримується завдяки різноманітним модернізаціям та регламентним роботам. У низці держав збільшення експорту авіаційної сфери розглядається в комплексі з різних сторін (розвиток технологій, виробничий потенціал, маркетинг). Візьмемо за приклад експортний потенціал, який є ефективним показником авіаційного комплексу в процесі його інтеграції у світову економіку, за основу тут беруться інновації [ 38], [ 43].

Регулювання відносин в галузі авіаційного транспорту почалося з підписання у Варшаві 12 жовтня 1929 року Конвенції з уніфікації окремих правил міжнародних повітряних перевезень. Гаазький протокол 1955 року був наступний та доповнював Варшавську конвенцію. У 1961 році у Гвадалахарі була укладена конвенція, що стосувалася уніфікації окремих правил міжнародних перевезень повітряним транспортом, що здійснюються особами, які не є перевізниками згідно з договором. Варшавську конвенцію суттєво змінили Гватемальський протокол 1971 року і Монреальські протоколи 1975 року. Для України досі залишається чинним

Гаазький протокол. Учасниками Варшавської конвенції є понад 100 країн світу, більшість з них ратифікували також Гаазький протокол. Адміністративні питання повітряного транспорту регламентуються Чиказькою конвенцією про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року, ця ж конвенція належить до компетенції Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Практично усі авіакомпанії об'єднані в Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (ІАТА) та керуються Умовами перевезення, складеними ІАТА. Ці умови друкуються на зворотних сторінках міжнародного авіаквитка. Варшавська та Чиказька конвенції найбільшою мірою стосуються міжнародного економічного права, міжнародний авіатранспорт керує зокрема Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (1970 року) і Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (1971 р.) [ 44].

**Екологічний вимір транспортної політики:** Інфраструктурні, зокрема, транспортні проекти є потужним чинником впливу на довкілля. В Україні впроваджено згідно Угоди про асоціацію – Закон України «Про оцінку впливу на довкілля» [ 1 ] та Закон України «Про стратегічну екологічну оцінку» [ 2]. Проте відсутність методологічної бази для проведення екологічних оцінок для впливу на транспортні стратегії, планів, програм та проектів ускладнює отримання об'єктивних результатів та підвищує ризики негативних наслідків розвитку усіх видів транспорту для довкілля. Зокрема, проект внутрішнього водного шляху Е40, яким передбачено з'єднати Балтійське та Чорне моря, у випадку оцінки впливу на довкілля виключно української частини не дозволить оцінити непрямі та кумулятивні впливи пов'язані з зарегулюванням р. Прип'ять та впливами на екосистему Полісся. Основні загрози для довкілля в транспортній сфері полягають у високому рівні викидів парникових газів та забруднюючих речовин, фрагментації ландшафтів, впливах на природні оселища, природо-охоронювані території (об'єкти природо-заповідного фонду, Смарагдової мережі, водно-болотні угіддя),

водні об'єкти. Національна транспортна стратегія не містить механізмів зниження викидів та зменшення впливу транспорту на зміну клімату. Відсутність сучасного, комфортного і енергоефективного міського громадського транспорту негативно впливає на довкілля та якість життя міського населення [ 43].

Реалізація Угоди про асоціацію в транспортній сфері має чіткі переваги для стану довкілля. Зокрема це підвищення енергоефективності, зменшення викидів парникових газів та забруднюючих речовин, модернізація муніципального транспорту та зменшення так званих «пробок» на дорогах в містах, пошук рішень для зниження впливу на довкілля через різноманітні види транспорту, в тому числі шляхом застосування процедур CEO та ОВД.

**Інноваційний компонент розвитку транспорту:** Імплементация транспортної складової Угоди позитивно корелює з наявними можливостями для України щодо участі у програмі Горизонт 2020. Сутність цієї програми полягає в тому, що пріоритет SC4 «Smart, green and integrated transport» передбачає фінансування досліджень та інновацій для досягнення прогресу у таких важливих сферах, як:

- 1) Ресурсно-ефективний транспорт з врахуванням потреб збереження довкілля;
- 2) Краща мобільність, менше заторів, більше захисту та безпеки;
- 3) Досягнення світового лідерства в європейській транспортній галузі;
- 4) Дослідження соціоекономічних питань та поведінки учасників руху, а також заходи щодо розроблення майбутніх політик у сфері транспорту.

На даному етапі розвитку в Україні у цьому напрямку дуже низькі показники і тому доцільно активізувати участь українських організацій в останніх конкурсах програми Горизонт 2020 та розпочати підготовку до наступної програми HORIZON EUROPE [ 40].

Визначивши основні засади імплементації транспортної складової угоди у сегментах різного виду транспорту можемо сказати наступне: виконання завдань УА проходить дуже повільно. Таку повільність можна пояснити багатьма факторами. З одного боку, це складне соціально-економічне становище в країні, недосконала євроінтеграційна політика влади, несприятливі зовнішні фактори. З іншого боку, низька система державного управління, неузгодженість виконання положень Угоди на рівні з внутрішнім проведенням реформ. Залишається великий ризик імплементації даних норм, наприклад в сфері авіації, тому що є загальна невідповідність та нерівність між українськими авіакомпаніями та європейськими стандартами щодо них. Зокрема поняття «лоу-кост» в Україні не відповідає нормам та стандартам цього поняття і загальним засадам на яких базується це поняття для авіакомпаній. Великою проблемою залишається нехватка кваліфікованих кадрів, тут треба заохотити цитату Євгенія Дихне, в минулому очільника Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а нині Голови правління товариства з обмеженою відповідальністю «Українські Авіалінії України»: «Один з головних активів — це не літаки, не технічні засоби, навіть не дороге програмне забезпечення, а люди. Їхня особливість у тому, що свою специфічну кваліфікацію вони набувають не тільки під час навчання, але й роботи — проходять щорічні тестування, сертифікації. Ще в авіації велику увагу приділяють моральним якостям людини — високому ступеню відповідальності, тому що ці люди відповідають за безпеку пасажирів. Тут все переплелось.» [ 23].

## ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

У результаті проведеного дослідження щодо міжнародно-правових передумов адаптації ринку транспортних послуг до вимог ЄС можемо виділити наступне:

Географічне розташування України є дуже економічно вигідним з позиції того, що вона знаходиться практично у самому серці Європи, що дає їй великий пріоритет на колоборацію з країнами Європейського Союзу. Якщо спиратись на результати 2020 року Транспортної стратегії України транспортна галузь справляється зі своїми завданнями в цілому, з перевезенням пасажирів та вантажу, але рівень надання послуг, рівень безпеки, такі показники як якість надання послуг, енергозатратність залишаються доволі незадовільними, особливо в порівнянні з розвитком цієї галузі в країнах-членах ЄС. Українська правова транспортна система розвивалась та продовжує розвиватись у доволі складних умовах: військові дії на сході країни, затяжна економічна і політична кризи.

Велику, а можливо одну з найголовніших ролей відіграють міжнародні транспортні організації. Міжнародні організації в галузі транспорту вперше з'явилися наприкінці XIX ст. і на початку XX ст., регулюючи збільшення міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Самі відомі з них: Міжнародний союз морського страхування в Цюриху, Міжнародна асоціація залізничних конгресів 1884 року, Міжнародний морський комітет в Антверпені, з'явилася Постійна міжнародна асоціація конгресів з судноплавства у Брюсселі, у 1905 р. – у 1900 році, Балтійська і міжнародна морська конференція в Копенгагені, Міжнародна асоціація повітряних перевізників у Гаазі, а у 1934 р. засновано Міжнародний союз авіаційних страховиків у Лондоні. Дані організації контролювали вузькі сфери діяльності, але при цьому практика їх застосування була доволі корисною при вирішенні питань міждержавних перевезень, що



потребували узгодження. Велику роль відіграє Європейська конференція цивільної авіації, учасником якої є Україна з грудня 1999 року. Він є найбільшим авіаційним форумом Європи, до складу якого входять 42 європейські країни. Головною метою Європейської конференції є розвиток безпечної ефективної та життєздатної системи європейського повітряного транспорту, досягнення координації та співробітництва у рамках галузі між країнами-членами.

Рекомендації щодо поліпшення міжнародно-правових відносин у сфері транспортних послуг згідно міжнародно-правових засад:

- Розробка разом із впровадженням нових законів та підзаконних актів на базі директив ЄС для врегулювання певних проблем, які постають після підписання Угоди про асоціацію з Україною.
- Прийняття Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актами ЄС”, який направлений на забезпечення безпеки перевезень.
- Прийняття законів та підзаконних актів щодо обов’язкового технічного контролю і запровадження щорічної перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації.
- Створення центрів надання інформаційних послуг щодо комплектування єдиної бази від виробників транспортних засобів щодо інформації стосовно кожного окремого виду транспорту.
- Налагодження системи видачі сертифікатів про експлуатацію транспортного засобу, зокрема проходження додаткових перевірок або тестування власників цих транспортних засобів.
- Визначення відповідального органу із закріпленням його повноважень для здійснення технічних перевірок на дорогах.

- Запровадження окремої та спрощеної процедури розроблення та прийняття авіаційних правил, що буде ґрунтуватись на діючих авіаційних правилах в ЄС.
- Впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України.
- Створення міжнародного реєстру суден.
- Прийняття закону України “Про внутрішній водний транспорт”.
- Прийняття закону України “Про залізничний транспорт” та відповідних підзаконних актів.
- Приведення у відповідність до європейського законодавства України щодо перевезення небезпечних вантажів та визначення міри відповідальності за порушення даних норм законодавства.

На мою думку, Україні не вистачає співробітництва з європейськими країнами у сфері обміну досвідом надання транспортних послуг, тоді можна було б розібрати перешкоду, яка виникла на міжнародному рівні, керуючись міжнародною судовою практикою.

Ще декілька чинників, які б могли позитивно вплинути на подальший розвиток української транспортної системи:

1. участь України в розробці мережі міжнародних транспортних коридорів, їх протяжність проходить за напрямками країн Азії та Європи;
2. підтримка на рівні держави транзитних проектів України та їх представництво на міжнародній арені,
3. формування міжнародних альянсів, які допоможуть Україні в підтримці економіки;
4. розвиток логістичної сфери з метою прискорення доставки не тільки звичайних, а і транзитних вантажів.

Актуальною проблемою все ще залишається виробнича база України, через яку унеможлиблюється розвиток українського машинобудування. Також, потрібно

зауважити, що з розвитком науково-технічного прогресу змінилися принципи управління та організації транспортним процесом.

При дослідженні кожного окремого виду транспорту та його правових засад регулювання, а також порівнянні з вимогами Угоди про асоціацію ми виявили, що завдання, які сьогодні поставлені перед Україною вимагають дуже прискорених та рішучих дій, направлених на виявлення потенційних проблем і їх швидкого вирішення.

## Список використаних джерел

1. Міжнародна Конвенція про контроль над шкідливими протиобростваючими системами на суднах від 21.04.2017 р.  
URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_051#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_051#Text) (дата звернення 07.07.2021).
2. Міжнародна Конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах від 21.10.1982 р.  
URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_267#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_267#Text) (дата звернення 10.10.2021).
3. Конвенція про договір з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів від 01.03.1973 р. та Протокол до неї від 05.07.1978 року  
URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_845#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845#Text) (дата звернення 29.11.2021).
4. Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 08.11.1968  
URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_902#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text) (дата звернення 12.07.2021).
5. Про оцінку впливу на довкілля: Закон України від 23.05.2017 р., № 29,  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19#Text> (дата звернення: 12.08.2021).
6. Про стратегічну екологічну оцінку: Закон України від 20.03.2018 р., №16,  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2354-19> (дата звернення: 12.08.2021).
7. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р., № 232/94-ВР, № 51. ст. 446.
8. Про прикордонний контроль: Закон України від 05.11.2009 р., № 1710-VI., №6. ст.46.
9. Про внутрішній водний транспорт: Закон України, набрання чинності відбудеться 01.01.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення 10.09.2021).
10. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 04.11.2018 №29, ст.367.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Text> (дата звернення 04.06.2021).
11. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми

державами-членами, з іншої сторони: Постанова Кабінету Міністрів від 25.10.2017 р. № 1106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 16.08.2021).

12. Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів від 03.10.2018 р. №797 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення 28.10.2021).

13. Про затвердження Рекомендацій "Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу": Наказ Міністерства Транспорту та зв'язку України від 18.02.2006 р. №153 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0153650-06#Text> (дата звернення: 12.08.2021).

14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення 01.11.2021).

15. Україна та ЄС підписали Угоду про Спільний авіаційний простір: Представництво України при Європейському Союзі від 13.10.2021 р. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir> (дата звернення 29.11.2021).

16. Доповідь про стан виконання Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Міністерство юстиції в Україні від 21.03.2007 р. URL: <https://minjust.gov.ua/news/ministry/dopovid-pro-stan-vikonannya-zagalnoderjavnoi-programi-adaptatsii-zakonodavstva-ukraini-do-zakonodavstva-evropeyskogo-soyuzu-6877> (дата звернення 13.06.2021).

17. Вовк Ю. Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку. *Соціально-економічні проблеми і держава* 2015 р. Вип. 2 (13). С. 5-15.

18. Довженко Є.В. Закон – основний регулятор правовідносин в транспортній сфері. *Юридичний вісник*. 2013р. № 1 (26). С. 14 – 18.
19. Додаток XXXII до глави 7 Транспорт розділу V Економічне і галузеве співробітництво. URL:<https://eu-ua.kmu.gov.ua/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-rozdil-v/transport> (дата звернення 01.12.2021).
20. Дорофєєва Х. М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж Європейського Союзу в умовах глобалізації. URL: [https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/viewFile/713/pdf\\_563](https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/viewFile/713/pdf_563) (дата звернення: 12.06.2021).
21. Дослідження Українського центру європейської політики. URL: <https://ucep.org.ua/> (дата звернення 06.10.2021).
22. Імплементация законодавства України до європейських стандартів як комунікативний процес. URL: [https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/hanzhurov\\_implementatsiia.pdf](https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/hanzhurov_implementatsiia.pdf) (дата звернення 28.11.2021).
23. Інтерв'ю Євгена Дихне. Президент МАУ Євген Дихне — про звинувачення НАБУ, збитки компанії та фактор Коломойського. Інтерв'ю. URL: <https://babel.ua/texts/54860-shchob-ukrajinci-lyubili-mau-yak-nimci-lufthansa-potribno-zhiti-yak-v-nimechchini-prezident-mau-yevgen-dihne-pro-zvinuvachennya-nabu-zbitki-kompaniji-ta-faktor-kolomoyskogo-interv-yu> (дата звернення 08.08.2021).
24. Іншакова А.О. Основні тенденції розвитку сучасної політики в області транспортного права Європейського Союзу. *Транспортне право. Міжнародне, публічне та приватне право*. 2006 р. № 1(28). С. 7 – 12.
25. Котлер Ф. *Основи маркетингу* Прогрес, 1990 р. 736 с.
26. Кравченко І. А., Голюк В. Я. Сучасний стан і перспективи розвитку авіапромисловості України . С.1-5.
27. Кузьо М., Хорольський Р., Черніков Д. Угода про асоціацію між Україною та ЄС: зміст та імплементация. URL: <https://parlament.org.ua/wp-content/uploads/2018/03/1.pdf> (дата звернення 01.10.2021).

28. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг. URL: [http://vlp.com.ua/files/23\\_22.pdf](http://vlp.com.ua/files/23_22.pdf) (дата звернення 25.11.2021).
29. Маруніч В.С., Мельниченко О.І., Вакарчук І.М., Лебідь І.Г. Перспективи підвищення якості та безпеки транспортних послуг. Інститут економіки промисловості НАН України, 2008 р. С. 88–90.
30. Михайличенко Катерина, Транспортна стратегія у національних інтересах України. Національний інститут стратегічних досліджень. С.3-10.
31. Міжнародне транспортне право. URL: <https://fingal.com.ua/content/view/561/88/1/1/> (дата звернення 08.07.2021).
32. Мітрьєва С. Транскордонне співробітництво Україна-ЄС: стан, проблеми та перспективи. URL: <http://old.niss.gov.ua/MONITOR/Jul2009/34.htm> (дата звернення: 12.08.2021).
33. Нікіфорова О. А. Екологічна складова в перспективах розвитку міжнародних транспортних шляхів України. *Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна.* – Дніпропетровськ, 2017 р. С. 67–72.
34. Новий Шовковий шлях. URL: [www.eurointegration.com.ua/articles/2015/06/2/7034385/](http://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/06/2/7034385/) (дата звернення: 12.06.2021).
35. Плахотнюк Н.В., Савицька К.А. Міжнародне співробітництво України у сфері забезпечення авіаційної безпеки. *Порівняльно-аналітичне право.* №4. 2018 р. С. 482-485.
36. Плахотнюк Н.В., Мірутенко Н.В. Проблеми адаптації законодавчої бази України в сфері цивільної авіації до ЄС. *Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів «Аеро-2018. Повітряне і космічне право.* Том II. 22.11.2018 р. С.161-163.
37. Посібник з кластерного розвитку. ЄС. Послуги з підтримки МСП в пріоритетних регіонах EuropeAid. 2006 р. 38 С. URL: <http://economy-mk.gov.ua/download/books/> (дата звернення: 12.06.2021).

38. Розділ 5 Угоди про асоціацію Економічне та галузеве співробітництво.  
URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/TITLE\\_V.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/TITLE_V.pdf)  
(дата звернення 05.10.2021).

39. Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики. Проект Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики. Центр Разумкова. 2020 р. Розділ 3, 35.

40. Стукало А.В. кандидат економічних наук. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації. С.1-7.

41. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html> (дата звернення 26.10.2021)

42. Сучасні тенденції інноваційного розвитку транспортно-логістичного комплексу ЄС. URL: [http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/3015/2/GEB\\_2013\\_v40\\_No1-Z\\_VataModern\\_trends\\_in\\_the\\_development\\_of\\_11.pdf](http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/3015/2/GEB_2013_v40_No1-Z_VataModern_trends_in_the_development_of_11.pdf). (дата звернення: 15.08.2021)

43. Україна приєдналась до спільної системи маршрутних зборів євроконтролю. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3342839-ukraina-priednalas-do-spilnoi-sistemi-marsrutnih-zboriv-evrokontrolu.html> (дата звернення 08.11.2020)

44. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу. Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. 2004 р. С.16

45. Армянське інформаційне агенство. Armenpress news agency. URL: <https://armenpress.am/eng/news/886549/armenia%E2%80%99s-fm-attends-eastern-partnership-and-visegrad-four-foreignministers%E2%80%99-meeting.html> (дата звернення: 11.06.2021).



46. Офіційний сайт Європейського союзу. Access to European Union law. URL:<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML> (дата звернення: 12.06.2021).
47. Європейська політика сусідства. Beyond the Borders: Ukraine and the European Neighborhood Policy. Beichelt T., Pomorska K., Roth M. and others. ed. by K.Kosior, A.Jurkovska. – Poland, Rzezov: University of IT and Management Press, 2007. 366 p.
48. Переговори щодо угоди про асоціацію між Європейським Союзом та Україною. Mayhew A. Ukraine and the European Union: Financing Accelerating Integration / A. Mayhew; Urzad Komitetu Integracji Europejskiej. Warsaw, 2013. 216 p.
49. Механізм ресурсозберігаючої діяльності на акціонерних товариствах: теорія та особливості реалізації Chygryn O. The mechanism of the resource-saving activity at joint stock companies: the theory and implementation features. O. Chygryn. International Journal of Ecology Development. Volume 31. Issue number 3. 2016. P. 42–59.
50. Трансевропейські транспортні мережі. This-is-TEN-T. *Journal of Nordregio*. 2008. № 2. URL: <http://www.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-ofNordregio-no-2-2008/This-is-TEN-T/> (дата звернення: 12.06.2021)