

3. Кузьміна М.М.Правові засоби забезпечення якості інноваційної продукції: європейський досвід вирішення проблеми / Правове регулювання інноваційних відносин: монографія / кол. авторів С. М. Прилипко, А. П. Гетьман, Ю.Є. Атаманова та ін. – Х. : Юрайт, 2013. – 688 с. (с.613-630)

-----\*\*\*-----

***А. В. Матвєєва,**  
к.ю.н., с.н.с., учений секретар НДІ  
правового забезпечення інноваційного  
розвитку НАПрН України*

### **НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЯК УМОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ**

Однією з основних ознак сучасного етапу розвитку світової економіки є посилення інтеграційних процесів, які обумовлюють поглиблення міжнародного поділу праці та міжнародної економічної кооперації. Результатами таких процесів є формування світового та регіональних ринків праці, товарів, капіталів, послуг. Це у свою чергу зумовлює зростання транснаціональних перевезень та міжнародного транзиту вантажів.

Протягом останніх десятиліть концептуально визрівала ідея створення загальноєвропейської транспортної системи, яка б дозволила швидко та безперешкодно, найоптимальнішими маршрутами доставляти вантажі та пасажирів за напрямками Європа – Азія, Азія – Америка, Європа та Африка.

Українська держава, маючи найвищий у Європі транзитний рейтинг, вигідне географічне положення, фактично включилася до процесу створення загальноєвропейської транспортної системи шляхом підписання ряду нормативних документів стосовно створення, функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Досить цікавим є той факт, що праобрази міжнародних транспортних коридорів існували з давніх-давен. Так, до них можна віднести й шлях «із варяг у греки», і «Чумацький шлях», і «Великий шовковий шлях» та інші. При цьому ці «транспортні коридори» мали досить розгалужену інфраструктуру, належної якості надавались й послуги у межах цих коридорів, було й відповідне правове забезпечення. Однак з плином часу все це пішло у небуття.

Наразі нагальною проблемою є створення належної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, яка б відповідала міжнародним стандартам у цій галузі, гармонізація європейського та національного законодавства. У цьому контексті становлення й подальший розвиток національного ринку транспортних послуг, а також інтеграція до світових транспортних комунікацій – є першочерговими завданнями нашої держави, оскільки такі заходи зможуть підвищити не лише політичний рейтинг країни, але й її економічне становище.

Ідея створення міжнародних торговельних шляхів, які б дозволили швидко та безпечно доставляти вантажі від місця виробництва до місця споживання виникла ще у стародавньому світі. Так, у різних країнах світу за декілька тисячоліть до нашої ери виникли великі торгові караванні шляхи – „янтарний шлях” (Прибалтійський регіон), „олов’яний шлях” (Англія – Середземноморські країни), „скіфський золотий шлях” (Середня Азія – Причорноморський степ) тощо.

Україна ж має надзвичайно вигідне розташування: центр Європи проходить поблизу м. Ужгород, країна має вихід до Чорного та Азовського морів, вона є фактично “зв’язкою” між Європою та Азією. Проте слід наголосити на тому, що специфіка геополітичного та гео економічного положення нині недостатньо повно використовується при виробленні зовнішньополітичної лінії України.

Якщо проаналізувати тенденції розвитку перевезень на території України, то очевидним є різке зростання обсягів перевезень, розширення зовнішньоторговельних зв'язків, виникнення нових шляхів і т.д. – у разі, коли політика країни була спрямована на підтримку та розвиток перевезень за допомогою системи правових, економічних та організаційних засобів. Проте, коли політика правителів була спрямована на задоволення власних корисливих інтересів, розвиток перевезень призупинявся, були фактично закриті ринки товарів, а географія перевезень зміщувалась в інші країни.

Отже, розвиток перевезень повністю залежить від політики держави у цьому напрямку, тобто від національної транспортної політики. При цьому транспортна політика держави реалізується за декількома напрямками: організація будівництва транспортної інфраструктури, забезпечення безпеки перевезень, охорона шляхів, тарифна політика, податкова політика, розвиток законодавства та підвищення правової культури. Залежно від того, яким чином співвідносяться усі ці компоненти між собою, визначається ефективність регулюючого впливу транспортної політики.

Як відомо, транспорт відіграє важливу роль в економіці кожної держави, у тому числі й України, опосередковуючи процес товарообміну як всередині країни, так і за її межами. Сьогодні необхідно констатувати, що сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків, тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, які передбачають створення умов для вільного пересування товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Енциклопедичне визначення транспортної політики наступне: „транспортна політика – це діяльність держави і відповідних галузевих

інститутів, спрямована на забезпечення галузей економіки та населення країни перевезеннями”<sup>22</sup>. Проте Д. Прейгер вказує, що таке визначення є неповним (і ми з ним у цьому погоджуємось), „оскільки стосується лише внутрішніх перевезень, тобто не враховує можливість і доцільність реалізації транзитного потенціалу України”. При цьому він дає власне визначення транспортної політики, яку він трактує як діяльність органів влади, спрямовану на повне задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, на реалізацію власного транзитного потенціалу при економічно обґрунтованих тарифах з додержанням екологічних вимог і міжнародних зобов’язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій<sup>23</sup>. Слід визнати, що таке бачення транспортної політики дійсно є більш повним та адекватним реаліям сьогодення, проте з точки зору права є дещо неточним. Так, транспортна політика – це діяльність не тільки *державних органів влади*, а й інших суб’єктів права.

Погребицький М. визначає державну транспортну політику як комплексну програму дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, системи управління, інтеграції до європейської й світової транспортних систем, кадрову й соціальну політику, економічну безпеку держави<sup>24</sup>. Це визначення, на нашу думку, є досить ґрунтовним, повним, проте ми вважаємо, що транспортна політика – це не просто „програма дій”. Політика передбачає наявність як об’єктного, так і суб’єктного складу, а тому цьому визначенню бракує „суб’єктивізації”.

---

<sup>22</sup> Економічна енциклопедія: у 3 т.– К.: Академія, 2002. – Т. 3. – с. 679.

<sup>23</sup> Прейгер Д. Формування ЄСАТП: місце і роль України / Давид Прейгер // Економіка України. – 2006. – №3. – с. 64.

<sup>24</sup> Погребицький М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень / Михайло Погребицький // Збірник наукових праць НАДУ при Президентіві України. – 2006. – № 1. – С. 361.

Філіпенко О. В. підкреслює, що „транспортна політика – як говориться в Декларації, ухваленій на Другій пан’європейській транспортній конференції, що відбулася на Криті в березні 1994 року – має бути організована на основі ринкової економіки та вільної і справедливої конкуренції в усіх країнах-учасницях конференції на рівні Європейського співтовариства; поступове полегшення доступу на транспортний ринок, перевезення вантажів та пасажирів по національній території має просуватися на взаємній і двосторонній основі і згідно з прогресом, що відбувся в досягненні вільного руху товарів і пасажирів у рамках національних територій та в процесі гармонізації умов конкуренції”<sup>25</sup>.

При цьому науковець під *спільною транспортною політикою* Євросоюзу розуміє комплекс дій на рівні Євросоюзу та його держав-членів з метою досягнення збалансованого, узгодженого регулювання відносин на європейському транспортному ринку<sup>26</sup>. І зазначає, що особливість цієї політики полягає в тому, що транспортна політика базується, зокрема, на принципах протекціонізму власних ринків транспортних послуг від зовнішніх впливів. Так, наприклад, технічні стандарти для транспортних засобів часто сформульовані в державах – членах ЄС саме таким чином, щоб захистити ринок транспортних послуг від зовнішньої конкуренції<sup>27</sup>.

На підставі аналізу різних визначень транспортної політики, ми вважаємо, що до *основних цілей і завдань національної транспортної політики* слід віднести такі: розвиток національного ринку транспортних послуг; розвиток загальнонаціонального ринку (внутрішньоекономічний фактор); подальший розвиток власне транспортної галузі; забезпечення участі держави у міжнародному товарообігу; правове забезпечення розвитку транспортної системи України.

---

<sup>25</sup> Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу. – Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / Філіпенко Олена Володимирівна. – К., 2004. – с. 136.

<sup>26</sup> Там само, с. 55.

<sup>27</sup> Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу. – Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / Філіпенко Олена Володимирівна. – К., 2004. – с. 17.

На підставі викладеного національну транспортну політику у загальному вигляді можна розглядати як діяльність спеціально уповноважених органів державної влади та інших суб'єктів, спрямовану на формування концепції розвитку транспортної галузі та визначення господарсько-правових заходів її реалізації, пріоритетною метою якої є стимулювання подальшого розвитку національного ринку транспортних послуг та входження до міжнародного транспортного ринку.

Користуючись своїм вигідним геополітичним положенням, маючи розвинуту мережу залізниць та автошляхів, сучасні морські порти на Чорному та Азовському морях і в гирлі Дунаю, Україна відіграє важливу роль у налагодженні транспортних зв'язків між країнами Європи та Азії. Тому одним із головних напрямів реалізації транспортної політики останнім часом є організація функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів і входження їх до міжнародної транспортної мережі<sup>28</sup>. Головна мета національної транспортної політики – становлення, функціонування та подальший розвиток національного ринку транспортних послуг може бути реалізована, на наш погляд, за допомогою входження України до світової мережі міжнародних транспортних коридорів.

-----\*\*\*-----

*А.І. Калініченко,  
к.ю.н., с.н.с. НДІ  
правового забезпечення інноваційного  
розвитку НАПрН України*

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ МИТНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ**

Загостреною у наш час є потреба забезпечення національної безпеки, співрозмірного реагування на зовнішні загрози та швидкої протидії

---

<sup>28</sup> Шкідченко О. В. Правове регулювання міжнародних транспортних коридорів в Україні / О. В. Шкідченко // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць. – К., 2001. – Вип. 29. – Ч. II. – С. 143–150.