

повітряним транспортом. Традиційно міжнародні повітряні послуги регулювалися двосторонніми міжнародними угодами між державами, однак з 2002 р. Євросоюз одержав виключну компетенцію укладати двосторонні угоди з третіми країнами щодо повітряного сполучення. З юридичної точки зору судові рішення 2002 р. означають, що держави-члени не мають права одноосібно вести двосторонні переговори з третіми країнами стосовно повітряного транспорту, натомість міжнародне повітряне сполучення є виключною компетенцією Євросоюзу. Це означає, що укладені двосторонні угоди держав-членів з третіми країнами мають бути адаптовані під право Євросоюзу. Певні положення двосторонніх угод про повітряне сполучення між державами-членами і третіми країнами, які суперечать нормам права Євросоюзу, повинні бути приведені у відповідність до них з метою створення міцної правової бази для повітряного сполучення та збереження безперервності таких повітряних перевезень. Таким чином, двосторонні переговори з третіми країнами мають проводитись згідно з Регламентом 847/2004, який передбачає стандартні статті, що впливає з компетенції Євросоюзу та його законодавства.

#### *Література*

1. Мороз Б. А. Особливості публічно-правового регулювання міжнародних туристичних відносин / Б. Мороз // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут міжнародних відносин. – 2011. – Випуск 22 (Частина II). – С. 123-136.

2. Навальна П. Ю. Характерні риси сучасної системи правового регулювання міжнародних повітряних перевезень / П. Навальна // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут міжнародних відносин. – 2012. – Випуск 28 (Частина II). – С. 135-153.

УДК 341.226(043.2)

**Грибчук Л. М.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

### **МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ УКРАЇНИ**

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами. Міжнародні транспортні

коридори (МТК) – сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах.

У 1994 р. II Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція визначила 9 основних маршрутів МТК, III Загальноєвропейська транспортна конференція (1997 р.) до 9 коридорів додала 4 загальноєвропейські транспортні зони. Слід відмітити, що 4 з цих 9 МТК проходять по території України.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

На сьогодні транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у належних обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, визнані: недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам; низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту; слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями; неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими

галузями економіки; недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту; відставання у реалізації державних і галузевих програм в галузі окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер. Для вирішення вказаних проблем необхідно наступне: формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм; впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів у транспортно-дорожньому комплексі; введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування; забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище; посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки і технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту; створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів; формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, з'єднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення з подовженням до пунктів зародження та погашення вантажопотоків експортних та імпорتنих вантажів, використання переваг географічного положення України для залучення транзитних вантажопотоків євроазіатського та інших перспективних напрямків міжнародної торгівлі; створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій; створення єдиного інформаційного простору ТДК на основі впровадження сучасних інформаційних та керуючих систем, розвитку бази інформатики; державне стимулювання і підтримку національних виробників транспортної техніки.

Об'єднання в єдину транспортну дозволить створити реальні умови для комбінованої схеми перевезень вантажів «море-суша» в напрямку басейнів Балтійського, Чорного та Каспійського морів найкоротшою відстанню. Потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків великі.

#### *Література*

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
2. Мірошко В. М. Міжнародні транспортні коридори і Україна / В. М. Мірошко [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/12.APSN\\_2007/Economics/20623.doc.htm](http://www.rusnauka.com/12.APSN_2007/Economics/20623.doc.htm)

УДК 341.226 (477) (043.2)

**Манукян А. Ж., Марищак О. І.**, студентки,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Боярська З. І., к.і.н., доцент

### **СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР ТА НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ**

Європейський спільний авіаційний простір – двостороння угода між Євросоюзом і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації. Наразі потенційними користувачами авіаційних послуг у країнах – членах САП є більш як 500 мільйонів осіб [1, с. 12].

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами. Так, Угода, зокрема, передбачає європейський стандарт безпеки та якості всього авіаційного обладнання, необмежену відповідальність авіаперевізника за перевезення, квоти для літаків на викиди вуглецю, дотримання екологічних стандартів виробництва авіаційної техніки та обмеженість державної допомоги авіаперевізникам в умовах вільної конкуренції.

Але, саме 2005 рік став першим кроком для розвитку української авіації. Хоча рівень безпеки польотів в Україні отримав низьку оцінку Федеральної