

УДК 656(4/9):340

Ю.С. Коллер,

кандидат юридичних наук,
старший науковий співробітник,
начальник відділу

ДНДІ МВС України, м. Київ, Україна,
ORCID ID 0000-0002-9848-2348

А.В. Пономаренко,

кандидат юридичних наук,
старший науковий співробітник,
провідний науковий співробітник

ДНДІ МВС України, м. Київ, Україна,
ORCID ID 0000-0002-6271-4485

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В ОКРЕМИХ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Стаття присвячена дослідженню особливостей функціонування транспортної системи в деяких зарубіжних країнах. Окремо проаналізовано досвід модернізації транспортної системи Польщі. Окреслено перспективи використання цього досвіду в Україні на сучасному етапі розвитку. Сформульовано пропозиції для органів державної влади і місцевого самоврядування України щодо пріоритетних напрямів державної політики, спрямованої на ефективне забезпечення функціонування національної транспортної системи.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, транспортна інфраструктура, зарубіжний досвід, модернізація.

Стаття посвящена исследованию особенностей функционирования транспортной системы в некоторых зарубежных странах. Отдельно проанализирован опыт модернизации транспортной системы Польши. Определены перспективы использования этого опыта в Украине на современном этапе развития. Сформулированы предложения для органов государственной власти и местного самоуправления Украины относительно приоритетных направлений государственной политики, направленной на эффективное обеспечение функционирования национальной транспортной системы.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, транспортная инфраструктура, зарубежный опыт, модернизация.

Проведення в Україні перетворень щодо соціально-політичних, економічних, демографічних змін, наявність конкуренції на ринку надання транспортних послуг, поява нових видів транспортних засобів (зокрема, безпілотних) потребує суттєвих змін у публічному адмініструванні національної транспортної системи України. Нові вимоги, що висуваються до національної транспортної системи України з метою створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості

транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля стійкого економічного та соціального розвитку країни потребують суттєвих змін у функціонуванні транспортної системи.

Вирішення завдання щодо визначення та розробки стратегічних напрямів удосконалення публічного адміністрування транспортної системи, на нашу думку, неможливе без вивчення й аналізу відповідного зарубіжного досвіду розв'язання цієї проблеми. За таких умов виникає потреба у дослідженні зарубіжного досвіду функціонування транспортної системи.

Необхідно відзначити, що до аналізу правовідносин у транспортній сфері тією чи іншою мірою у своїх дослідженнях зверталися В.М. Бесчастний, С.І. Будник, Б.Ю. Бурбело, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, М.М. Долгополова, В.В. Доненко, В.В. Донський, В.В. Єгупенко, С.С. Єсімов, А.П. Калініченко, М.В. Ковалів, М.А. Микитюк, В.Ю. Микулець, В.А. Мисливий, Р.І. Михайлов, А.В. Мілашевич, О.Л. Міленін, В.Ф. Муцко, І.В. Новасардова, В.В. Новіков, О.В. Пефтієв, А.М. Подолька, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, Л.І. Сопільник, М.М. Стоцька, А.Є. Шевченко, М.Л. Шелухін, В.М. Шудріков, Р.В. Ярова та ін.

Увага вчених, зазвичай, була присвячена проблематиці забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики правопорушень на транспорті, охорони праці, екологічним питанням, діяльності суб'єктів забезпечення безпеки руху (зокрема, ДАІ) та функціонування окремих видів транспорту тощо. Однак комплексно питання зарубіжного досвіду функціонування всієї транспортної системи досліджувалися фрагментарно. Вказане зумовлює актуальність цієї статті, метою написання якої є дослідження особливостей правових засад функціонування транспортної системи у зарубіжних країнах.

Взагалі варто зазначити, що транспортна система світу складається з кількох регіональних транспортних систем, яка охоплює територію кількох країн світу, що мають неоднорідну щільність. Густота транспортної мережі в більшості розвинених країн становить 50–60 км на 100 км² території, в той час як в країнах, що розвиваються – це 5–10 км. Участь різних видів транспорту у світовому обігу також різна: у вантажообігу переважає морський транспорт, у пасажирообігу – автомобільний, але транспортна система завжди була та залишається однією з найяскравіших характеристик щодо рівня розвитку певного регіону [1].

За ступенем розвитку регіональні транспортні системи поділяють на два класи, а саме: 1) транспортні системи розвинених країн світу (на ці регіони припадає 75 % загальної довжини транспортної мережі, світового вантажо- та пасажирообігу, характерна висока густота транспортної мережі); 2) транспортні системи країн, що розвиваються: для цих регіонів транспорт значно відстає у своєму розвитку, це, як правило, монотранспортні системи, тобто, коли розвинені один або два види транспорту [2].

Досвід становлення та функціонування транспортної системи у країнах із конкурентним середовищем на ринку транспортних послуг та розвиненими економічними відносинами доводить, що найбільш високого рівня досягла регіональна транспортна система Північної Америки. Так, на її долю припадає близько 30 % загальної довжини всіх шляхів сполучення світу, а за деякими видами (автомобільного, трубопроводного) частка ця ще вища. Основу магістральної мережі Північної Америки утворюють широтні трансконтинентальні лінії залізниць і автомобільних доріг.

Варто погодитись із тим, що системі Північної Америки поступається транспортна система Західної Європи за багатьма показниками, і, насамперед, за

дальністю перевезень, проте набагато перевершує її за густотою мережі й частотою руху. Значну частину залізниць складають двоколіїні магістралі. Найбільш вантажонапружені з них електрифіковані. З кінця 50-х до початку 70-х років відбувалося скорочення залізничної мережі у більшості європейських країн. У Великобританії її довжина зменшилася вдвічі, одночасно зросла швидкість руху. За абсолютними розмірами автомобільного парку й рівня моторизації, довжині вдосконалених автодоріг Західна Європа дещо поступається транспортній системі Північної Америки, зокрема транспортній системі США. У деяких країнах досить велику роль має річковий транспорт, перспективи якого багато в чому пов'язані з проектом створення транс'європейських водних магістралей [3, с. 52–53].

Взагалі слід зазначити, що транспортним системам Латинської Америки характерні дуже різкі відмінності в рівнях розвитку. Так, більш високого рівня досяг рівень розвитку транспорту у Мексиці, Бразилії та Аргентині, проте, своєю чергою, він також відрізняється низкою ознак відсталості. Зокрема, транспортна система Бразилії має характерну деревоподібну конфігурацію, оскільки поєднує віддаленні райони країни видобутку корисних копалин та плантаційного сільського господарства з портами вивезення продовольства і сировини. Зазначена будова транспортної системи відповідає потребам іноземних монополій у вивезенні сировини.

У країнах Африки, наприклад, найменшого рівня розвитку транспорту досягнуто у Західній і Центральній Африці, а найбільш високого рівня – у Південній і Північній відповідно. Для низки країн зазначеного регіону основою транспортної системи є річки, оскільки залізниці майже відсутні (зокрема, в Руанді, Чаді, Бурунді, Нігері тощо).

Найнижча у світі транспортна рухливість населення в Африці – менше 300 км поїздок на одного жителя на рік. Частка всього континенту в повітряних перевезеннях країн, що розвиваються, становить 2,5 %, тобто вона дорівнює частці ФРН чи Італії. Тільки останнім часом деякі африканські держави отримали можливість розвивати транспорт в інтересах свого господарства, якщо завоювали незалежність. Будуються трансконтинентальні трубопроводи, вдосконалюється дорожня мережа. За конфігурацією і густотою мережі, переважанням тяги тепловоза на залізницях, насиченістю автомобілями транспортна система Австралії нагадує систему Північної Америки. Водночас для неї характерна різноколіїність залізниць. Автомобільний транспорт відіграє велику роль у внутрішніх перевезеннях, тоді як зовнішні обслуговуються морським флотом і авіацією [3, с. 54].

Аналіз розвитку транспортних систем у зарубіжних країнах дає підстави стверджувати, що їх функціонування безпосередньо залежить від розвитку транспортної інфраструктури. Такий висновок можна зробити, зважаючи на те, що "...неякісна транспортна інфраструктура практично унеможлиблює низку виробничих процесів, а також суттєво обмежує потенціал міжнародної торгівлі, яка значною мірою залежить від якості та розгалуженості транспортної інфраструктури" [4, с. 73].

В умовах поглиблення європейської інтеграції роль транспорту і транспортної інфраструктури суттєво збільшується, оскільки зростає мобільність робочої сили та товарообігу, інтенсифікується як міжнародний, так і внутрішній сектори. Це змушує національні уряди шукати додаткові ресурси для розвитку транспорту і модернізації транспортної інфраструктури. У цьому контексті, на наше переконання, окремо слід зупинитися на досвіді Польщі, оскільки ця країна, як слушно наголошує В. Борщевський, "...фактично упродовж одного десятиліття подолала шлях від постсоціалістичної малоєфективної економіки до набуття членства в ЄС. Більше того, сьогодні транспортний сектор і транспортна інфраструктура цієї держави є ледь не найбільш розвиненими в усій Східній Європі і слугують взірцем для багатьох держав, зокрема для України" [5].

Як зазначають окремі автори, Польща, починаючи з 1990-х років, незмінно тримала курс на євроінтеграцію. При цьому завдяки проведеним у державі ринковим реформам темп збільшення ВВП був вищим за середньоєвропейські показники. Крім того, країна ефективно використовувала фінансову підтримку з боку ЄС, більша частина якої спрямовувалась на капітальні витрати, зокрема в секторі транспортної інфраструктури [4, с. 73].

Дійсно, слід погодитись, що саме завдяки цьому країні вдалося відносно швидко подолати негативну спадщину адміністративно-планової економіки у вигляді технологічно відсталої та невідповідної потребам часу мережі залізничних колій та автомобільних доріг, об'єктів і придорожного сервісу та складського господарства, наявних транспортно-логістичних вузлів тощо. Водночас наявний потенціал розвитку об'єктів транспортної інфраструктури було ефективно використано та розвинуто, дякуючи його переведенню на ринкові принципи функціонування [5].

Завдяки реформам, проведеним у процесі підготовки Польщі до вступу в ЄС, транспортна інфраструктура країни зазнала докорінних якісних, а також суттєвих кількісних змін. Так, на етапі підготовки до вступу в ЄС (2004) важливим каталізатором зростання польського логістичного ринку стала зовнішня торгівля. Вона змушувала західні компанії переміщувати власні виробничі засоби і дистрибуційні потужності в східному напрямі, зокрема, розміщуючи їх у південно-західних, центральних і північних (приморських) воєводствах Польщі. Це значно посприяло модернізації транспортно-логістичної сфери та сектору кур'єрських послуг Польщі. Граничний час проведення трансакцій значно зменшився, бо скоротилися періоди доставки. З цієї ж причини логістичні й транспортні компанії змогли розвивати недорогий дорожній транспорт. Обсяг перевезення товарів також зріс, на що вплинуло нівелювання бар'єрної функції кордону між Польщею і Західною Європою, а також стимулювало нову хвилю розвитку інфраструктури дорожнього транспорту [6]. Внаслідок цього всі ланки транспортної інфраструктури запрацювали на повну потужність. Особливо успішно розвивалося залізничне господарство. Так, сьогодні воно є одним із основних перевізників ресурсів, товарів і людей як у межах країни, так і в міждержавному масштабі [7].

Досліджуючи передумови стрімкого розвитку та модернізації транспортної системи Польщі в умовах євроінтеграції, доцільно звернути увагу на низку пріоритетних факторів. По-перше, це проведення масштабних структурних реформ, які надали суттєвого інноваційного імпульсу публічному адмініструванню транспортної системи Польщі. По-друге, зміна системи фінансування транспортної інфраструктури, що ґрунтується на серйозних інституційних реформах і трансформації всієї системи адміністрування фінансових проектів.

Наприклад, вітчизняні вчені часто звертають увагу на значних обсягах фінансових ресурсів, які надійшли у польську економіку зі спільного бюджету ЄС, сприяючи її модернізації та розвитку. Крім того, вказується, що, починаючи з 2004 р., значні суми на розбудову мережі польських доріг, разом із ЄС виділяли такі інституції, як Світовий банк та низка донорських організацій. На думку окремих авторів, Польща є найбільшим одержувачем коштів за програмами допомоги ЄС, більша частина яких спрямовується на розвиток та модернізацію інфраструктури, в основному на будівництво доріг. Упродовж 10 років Польща використала на транспортні проекти близько 45 млрд євро. У підсумку довжина її автомобільних доріг збільшилася до 412,0 тис. км (або на 39,9 тис. км), а швидкісних магістралей – до 2,5 тис. км [8, с. 50–51].

Не менш важливого значення у цьому контексті набуває інституційна складова стимулювання інноваційних процесів у розвитку транспортної інфраструктури. Серед них важливою реформою, яка сприяла формуванню інституційного ґрунту для модернізації транспортної інфраструктури Польщі в умовах наближення

країни до ЄС, стала децентралізація влади і зміна адміністративно-територіального устрою. Це дозволило сформувавши дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на нього завдань. Передусім це стосувалося підтримання на належному рівні усього комплексу транспортно-дорожньої інфраструктури у межах місцевих територіальних громад. Це дало змогу суттєво модернізувати та удосконалити дорожнє господарство, провести модернізацію доріг місцевого значення, забезпечити формування локальних логістичних центрів та створення інших об'єктів, пов'язаних із модернізацією транспортної інфраструктури, за рахунок коштів місцевих бюджетів. Більше того, фінансове самозабезпечення місцевих громад, яке відбулося внаслідок проведення адміністративно-територіальної реформи, дозволило підтримувати більшість об'єктів інфраструктури транспорту в належному стані, а також досягнути певних синергетичних ефектів, зумовлених об'єднанням зусиль органів місцевого самоврядування та підприємницьких структур, які реалізовували інвестиційні проекти у сфері транспортної інфраструктури. Внаслідок цього модернізація транспортної інфраструктури набула стійкого та збалансованого характеру, а її результати спричинили позитивні зрушення і в інших сферах економіки [5].

Отже, аналіз зарубіжного досвіду функціонування транспортної системи дозволив дійти висновку, що визначити оптимальну модель реформування транспортної системи України можливо лише після обґрунтування відповідного критерію ефективності, яким пропонується рівень задоволення потреб споживачів транспортних послуг та якість обслуговування. Модернізація транспортної інфраструктури України значною мірою визначається спроможністю влади впроваджувати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення відповідних реформ у цій сфері.

У зв'язку з цим та враховуючи сучасні умови реалізації політики європейської інтеграції, постає необхідність у вдосконаленні публічного адміністрування транспортної системи України таким чином, щоб діяльність уповноважених органів державної влади була спрямована на створення передумов щодо задоволення потреб споживачів транспортних послуг, забезпечення національної безпеки, зокрема, захисту національних інтересів України.

Вважаємо, що для цього варто завершити децентралізацію влади та адміністративно-територіальну реформу, здійснити реконструкцію і модернізацію наявної транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами, підвищити ефективність використання фінансових ресурсів, які виділяються ЄС на підтримку здійснення реформ у нашій країні.

Подальші дослідження в цьому напрямі можуть стосуватися виявлення ключових інституційних проблем, що перешкоджають ефективному функціонуванню транспортної системи нашої країни та визначенню пріоритетних напрямів їх подолання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Васильєв О.В.* Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: монографія. Харків: ХНАМГ. 2007. 341 с.
2. *Коломицева О.В.* Стратегія структурних змін економіки регіонів: методологія і практика: монографія. Черкаси: Брама-Україна. 2010. 372 с.
3. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія. Северодонецьк. Вид-во СНУ ім. В. Даля. 2016. 193 с.
4. *Гудима Р.* Модернізація транспортної інфраструктури прикордонних регіонів: фінансові та управлінські аспекти. Вісник Львівської комерційної академії. Серія економічна. 2014. Вип. 46. С. 72–75.
5. *Борщевський В.* Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: досвід Польщі для України. Міжнародні відносини. Серія "Економічні науки". № 9. 2016. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/3062/2750. (дата звернення: 20.05.2018).

6. Цуран Я., Гура Р., Шмулік А. Польша як логістичний партнер на європейському ринку. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11980/1/86.pdf> (дата звернення: 21.05.2018).
7. Транспорт в Польщі. URL: <http://www.geograf.com.ua/poland/695-poland-transport>. (дата звернення: 22.06.2018).
8. Никифорук О., Чмирьова Л., Федяй Н. Перспективи фінансування транспортних проєктів у рамках міжнародної фінансової допомоги. Економіка України. 2015. № 4. С. 45–57.

REFERENCES

1. *Vasyliiev O.V.* (2007) Metodolohia i praktyka infrastruktturnoho zabezpechenia funktsionuvania i rozvytku rehioniv Ukrainy. "Methodology and Practice of Infrastructure Support for the Functioning and Development of Regions of Ukraine": monograph. Kharkiv. 341 p. [in Ukrainian].
2. *Kolomytseva O.V.* (2016) Stratehia strukturnykh zmin ekonomiky rehioniv: metodolohia i praktyka. "Strategy of Structural Changes in the Economy of Regions: Methodology and Practice": monograph. Cherkasy: Brama-Ukraine. 372 p. [in Ukrainian].
3. Infrastrukturne zabezpechenia rozvytku transportnoi systemy rehionu. Kolektyvna monohrafia. Severodonetsk. "Infrastructure Support for the Development of the Transport System in the Region": a collective monograph. Severodonetsk. 2016. 193 p. [in Ukrainian].
4. *Hudyma R.* (2014) Modernizatsia transportnoi infrastruktury prykordonnykh rehioniv: finansovi ta upravlynski aspekty. "Modernization of the Transport Infrastructure of the Border Regions: Financial and Managerial Aspects". Herald of the Lviv Commercial Academy 46, 72–75 [in Ukrainian].
5. *Borshchevskyyi V.* (2016) Modernizatsia transportnoi infrastruktury v protsesi nablyzhennia do YeES: dosvid Polshchi dlia Ukrainy. Mizhnarodni vidnosyny. "Strategy of Structural Changes in the Economy of Regions: Methodology and Practice": monograph. Cherkasy: Brama-Ukraine. 372 p. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/3062/2750 (Date of Application: 20.05.2018) [in Russian].
6. *Tsuran Y., Hura R., Shmulik A.* Polshcha yak lohistychnyi partner na yevropeiskomy rynku. "Poland as a Logistics Partner in the European Market". URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11980/1/86.pdf> (Date of Application: 20.05.2018) [in Ukrainian].
7. Transport v Polshchi. "Transport in Poland". URL: <http://www.geograf.com.ua/poland/695-poland-transport> (Date of Application: 21.05.2018) [in Ukrainian].
8. *Nikiforchuk O., Chmyrova L., Fediai N.* (2015) Perspektyvy finansuvannia transportnykh proektiv u ramkakh mizhnarodnoi finansovoi dopomohy. "Prospects for Financing Transport Projects in the Framework of International Financial Assistance". Ukrainian Economy 4, 45–57 (Date of Application: 22.05.2018) [in Ukrainian].

UDC 656(4/9):340

Y.S. Koller,

Candidate of Juridical Sciences, Senior Researcher, Chief of the Department of Research Lab, State Research Institute MIA Ukraine, Kyiv, Ukraine,
ORCID ID 0000-0002-9848-2348

A.V. Ponomarenko,

Candidate of Juridical Sciences, Senior Research Associate,
Leading Researcher, State Research Institute MIA Ukraine, Kyiv, Ukraine,
ORCID ID 0000-0002-6271-4485

FEATURES OF FUNCTIONING OF TRANSPORT SYSTEM IN SEVERAL FOREIGN COUNTRIES: LEGAL ASPECTS

Paper is devoted to the study of the peculiarities of the functioning of the transport system in certain foreign countries. An analysis of the development of transport systems in foreign countries suggests that their operation depends directly on the development of transport infrastructure, since poor-quality transport infrastructure virtually eliminates a number of production processes and significantly limits the potential of international trade, which depends to a large extent on the quality and distribution of transport infrastructure.

An experience of modernizing the Poland transport system has been analyzed separately, since this country actually overcame the path from a post-socialist, inefficient economy, to becoming a member of the European Union for a decade. Moreover, today the transport sector and transport infrastructure of this state are almost the most developed in the whole Eastern Europe and serve as an example for many states, in particular for Ukraine.

It was established that thanks to the reforms implemented in the state, the country managed to overcome relatively quickly the negative heritage of the administrative-planned economy in the form of technologically backward and inadequate time needs of the network of railways and roads, objects and roadside service and warehouse facilities, available transport and logistics units, etc. At the same time, the existing potential of the development of transport infrastructure objects was effectively used and developed due to its transition to market principles of operation.

An analysis of foreign experience in the functioning of the transport system made it possible to conclude that determination the of optimal model for reforming the transport system of Ukraine may be possible only after the substantiation of the relevant efficiency criterion, which offers the level of satisfaction of the needs of transport users and the quality of service.

In addition, attention is paid to the fact that taking into account the current conditions for the implementation of the European integration policy, there is a need to improve the public administration of the Ukrainian transport system in such a way that the activities of the authorized state authorities are aimed at creating preconditions for meeting the needs of transport services users, ensuring national security, in particular, the protection of Ukraine's national interests.

Keywords: transport, transport system, transport infrastructure, foreign experience, modernization.

Отримано 03.07.2018