

Гузенко Олена Павлівна

доцент кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат економічних наук, доцент

НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ТА ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ В КОНТЕКСТІ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Необхідність вдосконалення транспортного законодавства та транспортного сектору економіки має місце доволі тривалий час. Так, ще два десятиліття тому в 2000 році була розроблена та прийнята Концепція реформування транспортного сектору економіки (надалі – Концепція) [1]. В Концепції зазначається на спаді обсягів перевезень, критичному рівні фінансового стану галузі, зношенні матеріально-технічної бази, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні. Незадовільно вирішувалися питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не задовольнялися мінімальні соціальні потреби працівників галузі. Не повною мірою використовувалися потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу щодо розвитку експорту транспортних послуг, які потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні. Все це негативним чином відбивається як на вдосконаленні транспортної безпеки так і на реформуванні транспортного сектору економіки.

З аналізу пріоритетних напрямів державного регулювання за окремими видами транспорту, зазначених у Концепції слід зазначити наступне. Для розвитку залізничного транспорту передбачалося внесення пропозицій про зміни до Законів України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт» щодо функцій та структури управління; визначення організаційно-правового статусу нових структур управління та тих, що реформуються, а також статусу галузевих підприємств у нових умовах; удосконалення відносин суб'єктів господарювання залізничного транспорту з органами державної влади на принципах, вироблених Європейським Союзом; розроблення нормативно - правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням [1].

На вирішення перших завдань знадобилося майже 6 років, коли була прийнята Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, 9 років – на прийняття Державної цільової програми реформування

залізничного транспорту на 2010 – 2019 р.р. в якій окреслювалися шляхи по реформування транспорту, 14 років – на утворення ПАТ «Українська залізниця», згідно з постановою КМУ від 25.06.2014 року № 200, і понад 15 років – коли ця структура запрацювала в оновленому форматі з використанням іншої організаційно-правової форми. Причини такого тривалого виконання завдання нами вбачаються у відсутності твердої політичної волі при проведенні реформ, а також персоніфікації особистої відповідальності за втілення покладених завдань, що дає можливість зволікати з впровадженням задекларованих змін.

Що стосується удосконалення відносин суб'єктів господарювання залізничного транспорту з органами державної влади на принципах, вироблених Європейським Союзом, розроблення нормативно-правових актів, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням то на цей час робота в цьому напрямку добігає свого кінця, але знову ж таки на реалізацію цих заходів знадобилося більше 16 років [2].

Другим напрямом державного регулювання було визначено морський транспорт. Серед зробленого за роки існування Концепції в цій сфері виділимо прийняття Закону України «Про морські порти», а також впровадження деяких дерегуляційних процедур в портах країни, а саме, скасування процедур примусового контролю якості ізольованого баласту в морських портах, дерегуляція оформлення суден в морських портах та ін. Але в той самий час, як відзначають фахівці вартість заходу судна Capesize в український порт становить 430 тис. дол., що в чотири рази дорожче китайських і бразильських і навіть румунської Констанци [3].

В Адміністрації морських портів України пояснюють, що єдиним джерелом фінансування заходів з утримання, ремонту, реконструкції та будівництва державної частини портових споруд в Україні є портові збори. Але така тарифна політика призведе до того, що українські порти згодом втратять вантажні потоки. Тому є потреба у корегуванні тарифних зборів та залученні інвестицій в портову галузь – приватних або державних.

Зазначимо, що в Концепції безпідставно не було приділено увагу розвитку річкового транспорту. Внутрішні водні шляхи мають великий потенціал використання, що дозволить розвантажити автомобільні дороги, переорієнтувати частину вантажів з залізниць на водний вид транспорту. Але річковий транспорт потребує крім належної інфраструктури ефективного законодавчого регламентування діяльності. Тому є нагальна потреба у розробці та прийнятті Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Серед

реформ, що провадяться Міністерством інфраструктури значиться і розробка відповідного закону [4].

Третій напрям визначений в Концепції за автомобільним транспортом. До необхідних заходів виділені удосконалення нормативно-правової бази щодо безпеки перевезень та якості автотранспортних послуг і створення рівних умов функціонування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності; удосконалення системи державної сертифікації автотранспортних засобів.

Проте, час поставив значно ширше коло питань, необхідних для врегулювання на цьому виді транспорту. Серед них питання адміністративних стягнень за безквітковий проїзд на транспорті; запровадження європейських правил роботи суб'єктів господарювання; дерегуляція ринку пасажирських перевезень, автостанційних послуг, децентралізація системи управління; підвищення прозорості та справедливості дозвільної системи на міжнародні автомобільні перевезення; монетизація пільг на автомобільні пасажирські перевезення; легалізація ринку таксомоторних перевезень; тарифоутворення в сфері пасажирського транспорту; впровадження електронного квитку на всі види транспорту.

Нерозривно з автомобільним транспортом повинні розглядатися питання дорожнього господарства, для якого в Концепції пропонувалося визначення стабільних джерел і порядку фінансування; введення мережі платних автомобільних доріг, концесій на їх будівництво та подальшу експлуатацію, а також сервісне обслуговування користувачів, залучення вітчизняних і іноземних кредитів, враховуючи кредити міжнародних фінансових організацій.

В сфері авіаційного транспорту Концепцією пропонувалося удосконалення нормативно-правового забезпечення приватизації авіакомпаній, акціонування аеропортів, розмежування авіаційних підприємств (аеропорти, авіаційні компанії) та допоміжних служб і формування ринку вантажних авіаперевезень; розроблення проекту Закону України «Про аеропорти»; визначення порядку закріплення маршрутів за повітряними перевізниками на тендерній основі.

Проте, наразі державою здійснюється зворотна робота по поверненню аеропортів до державної власності, приватизація авіакомпаній виявила свою неефективність – відбулася монополізація ринку авіаперевезень, разом із зростанням вартості перевезень та погіршенням якості послуг в цій сфері. Серед певних позитивних моментів, що відбуваються в цій галузі відзначимо намагання запровадити механізми «відкритого неба», які передбачають вільний доступ іноземних перевізників на вітчизняний ринок, оприлюднення відомостей щодо реєстру авіаційних компаній, призначених для експлуатації міжнародних повітряних авіаліній тощо.

Узагальнюючи викладене, відзначимо, що впровадженню нових правових механізмів в законодавство в цілому, і транспортне зокрема, заважають неефективна модель державності, яка дозволяє зволікати з виконанням покладених завдань та невідповідність суспільства до таких кроків, як наприклад, позбавлення пільг на користування різними видами транспорту. Відповідно вирішити ці проблеми можливо шляхом підвищення ефективності функціонування держави та реформування системи пільг на транспорті. В свою чергу, ці заходи потребують належного підґрунтя у вигляді актуального та дієвого нормативно-правового забезпечення транспортної діяльності.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки. Постанова Кабінету Міністрів України, Концепція. № 1684 від 09.11.2000 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF>
2. Реформи Міністерства інфраструктури України. Залізниця: // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/reforms/category/allreform/zaliznicya/>
3. В Україні найдорожча в світі вартість заходу суден у порти. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/vukraini-najdorozca-v-sviti-vartist-zahodu-suden-u-porti>
4. Реформи Міністерства інфраструктури України. Водний транспорт: // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/reforms/allreform/vodnyitrasport/rozrobka-zabezpechennya-priynyattya-zak/>