

ДЕРКАЧ Е. М.,

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри конституційного,
міжнародного і кримінального права
(Донецький національний університет
імені Василя Стуса)

УДК 346.7

ЩОДО ВРАХУВАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ПЕРСПЕКТИВ У ПРАВОВОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

У статті розглядаються питання щодо сучасного стану та перспектив транспортної політики Європейського Союзу, а також її впливу на розвиток транспортної політики України. Стверджується, що передовий європейський досвід і практика з цього питання повинні використовуватися для уникнення помилок на шляху до формування сучасної транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: транспортна політика, Єдиний європейський транспортний простір, інтеграція, Біла книга, транспортне законодавство.

В статье рассматриваются вопросы относительно современного состояния и перспективах транспортной политики Европейского Союза, а также ее влияния на развитие транспортной политики Украины. Утверждается, что передовой европейский опыт и практика по этому вопросу должны использоваться для избежания ошибок на пути формирования современной транспортной инфраструктуры Украины.

Ключевые слова: транспортная политика, Единое европейское транспортное пространство, интеграция, Белая книга, транспортное законодательство.

The aim of the article is to analyze recent developments and prospects of the EU transport policy, as well as its influence on the development of Ukrainian transport policy. It is argued that advanced European experience and practice on this issue should be used to avoid mistakes on the way of forming the modern transport infrastructure of Ukraine.

Key words: transport policy, Single European Transport Area, integration, White paper, transport legislation.

Вступ. Економічний простір ЄС, хоча й істотно неоднорідний, є по-справжньому спільним завдяки єдиним інфраструктурним системам, вільному переміщенню людей, товарів, послуг і капіталів, єдиній валюті (євро), погодженню національних економічних політик по значній кількості державних функцій і наднаціональному управлінню. У зв'язку з цим, важко переоцінити значення розвитку єдиної транспортної системи для успішного функціонування спільного економічного простору ЄС [1]. На початку XXI ст., ери інформаційного суспільства і віртуальної торгівлі, значення транспорту не зменшується, хоча інформаційні технології можуть викликати у низці випадків зниження попиту на фізичні транспортні перевезення [1]. Наразі міжнародне транспортне співтовариство поставлено перед фактом вирішення стратегічного завдання: вироблення нового формату співпраці, спрямованого на об'єднання існуючих транспортних мереж Європи та Азії в загальну інтегровану транспортну систему. Міжна-



родна інтегрованість і стійкість національних транспортних систем є пріоритетами в процесі становлення спільного ринку транспортних послуг і єдиного транспортного простору.

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Україна задекларувала готовність вжити необхідних заходів для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів роботи транспорту до вимог європейських *acquis communautaire*. Зближення українського права з *acquis communautaire* ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом подальшого розвитку України в цілому [2].

Протягом усієї своєї історії Україна перебувала на перетині світових торгових шляхів і була своєрідним центром і важливим опорним пунктом на шляху з Європи до Азії. Протягом століть йде мова про вигідне географічне положення і величезний транзитний потенціал нашої держави [3].

Транспортна галузь України має розгалужену залізничну мережу, розвинену мережу автомобільних доріг, морські порти і річкові термінали, аеропорти і широку мережу авіаційних сполучень, мережу маршрутів громадського пасажирського транспорту, автобусних станцій і вантажних митних терміналів. Це створює необхідні передумови для задоволення потреб населення в наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. Так, в Чорноморському і Азовському басейнах, а також дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить близько 230 млн тонн на рік. Територією України простягається 1 562,6 тис. км судноплавних водних шляхів. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 643 км. Залізнична мережа України є однією з найбільших в Європі та сягає близько 19 790 км, з них 47,3% електрифіковані [4].

Україна, яка перебуває в безпосередній близькості від країн Євросоюзу, має значний транзитний потенціал і зацікавлена в максимальному використанні можливостей із розвитку ринку транспортних послуг, а також створенні транзитного транспортного мосту, що об'єднує країни Європи, Азії та Сходу.

Вже сьогодні низка існуючих зобов'язань України, а також законодавчих ініціатив спрямована на приведення параметрів функціонування транспортної системи до європейських норм і стандартів. Для їх реалізації органами державної влади України затверджені відповідні документи, що визначають напрямки транспортної політики: Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р., Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, схвалена розпорядженням КМУ від 16 грудня 2009 р., Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затверджена постановою КМУ від 16 грудня 2009 р., Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р., Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 р., затверджена постановою КМУ від 24 лютого 2016 р., Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затверджена постановою КМУ від 20 березня 1998 р. № 346 та ін.

Водночас розвиток відносин України і ЄС супроводжується певними труднощами, одними з підтверджень цього є результати проведення 19-го саміту Україна-ЄС 12-13 липня 2017 р. У зв'язку з викладеним, проведення дослідження розвитку транспортної політики ЄС у контексті зближення прогресивних європейських підходів до розробки транспортної політики України є актуальним. У нових соціально-економічних умовах потребують переосмислення питання розвитку транспортної політики України в контексті формування європейської інтегрованої транспортної системи, заснованої на взаємодії різних видів транспорту.

Теоретичною основою цього дослідження стали роботи вітчизняних та іноземних вчених (Р. Петрова, Ю. Драпайло, Ю. Ярмолович, Д. Ярмолович, М. Свенціцькі, Т. Сирийчик, А. Фургальські, Х. Клімкевич, Л. Хрисантопулос, Є. Громогласової, В. Белих, О. Іванова та ін.).



Постановка завдання. Метою статті є виявлення основних тенденцій розвитку транспортної політики ЄС і напрямків зближення з нею транспортної політики України.

Результати дослідження. Еволюція транспортної політики ЄС у другій половині ХХ та початку ХХІ ст. демонструє її підпорядкованість тенденціям поступової демонополізації і лібералізації, поступової інтеграції економік, пов'язаним із цим завданням здійснення великих інфраструктурних проектів у масштабах загальної території ЄС (Транс'європейська транспортна мережа) та за її межами (Пан'європейські транспортні коридори, головні транспортні осі), поглиблення транспортної інтеграції, гармонізації транспортної сфери, продовження роботи зі створення високоефективної, високоякісної, високотехнологічної, екологічно безпечної єдиної європейської транспортної системи, яка відповідає найвищим стандартам транспортної індустрії. Із поглибленням європейського інтеграційного процесу в транспортній політиці, як і в політиці ЄС в цілому, відбувся перехід від негативної інтеграції (просте усунення бар'єрів при транскордонному переміщенні товарів, послуг, що посилює конкуренцію, підвищує якість товарів, послуг, ефективність економіки) до інтеграції позитивної (створення єдиної правової та інституційної системи, що забезпечує подальше збільшення мобільності товарів, послуг) [1].

Як зазначає О. Іванов, європейське транспортне право як єдина транспортна політика і загальні правові засади регулювання в абсолютному розумінні в Європі не склалися. Існує ціла низка наднаціональних, комунітарних рис в ЄТП, але саме «ціла низка». Причина полягає в тому, що всі європейські держави-члени ЄС не пішли на повне роздержавлення транспортної сфери в контексті передачі її до відання наднаціональних інститутів і органів ЄС [5, с. 25-26].

Сам термін «спільна транспортна політика» (як один із напрямів майбутньої спільної політики Європейського економічного співробітництва) вперше з'явився в ст.ст. 2, 3 і 74 Римського договору 1957 р. У цьому договорі було закріплено і два конкретних «транспортних» зобов'язання держав-учасниць спільного порядку: дозвіл національним транспортним компаніям здійснювати свою діяльність на всій території ЄС і відмова від застосування низьких транспортних тарифів на експорт і високих на імпорт. Передбачалося усунення між державами-членами перешкод вільному руху осіб, послуг і капіталів; спільна політика в галузі транспорту; система, яка запобігає порушенням правил конкуренції на внутрішньому ринку [5, с. 26].

Починаючи з середини 1950-х рр., спостерігалось помітне розходження в поглядах між політиками, які відповідали за генеральну лінію інтеграції, і експертами, які безпосередньо відповідали за формування транспортної політики ЄС. Ставало очевидним, що без продуманої єдиної транспортної політики неможливо буде досягти головної інтеграційної мети – створення повноцінного єдиного ринку товарів та послуг [6]. Першим пріоритетом було створення спільного транспортного ринку, тобто встановлення свободи надання послуг та відкриття транспортних ринків. Помітний внесок у це зробив Суд Європейського Співтовариства, який ще до утворення Союзу, в 1982 році, зобов'язав Раду Співтовариства лібералізувати транскордонні перевезення на території ЄС (включаючи транзитні), створити умови для того, щоб підприємці з однієї держави-члена ЄС мали можливість брати участь у наданні транспортних послуг на території іншої держави-члена ЄС, та надав право Раді вживати додаткових заходів щодо гармонізації основних соціальних, екологічних та технічних норм у транспортній сфері [6]. У 1982 році Європейський парламент звинуватив Раду ЄС у тому, що вона не виконала свої зобов'язання, встановлені ст. 74 Римського договору. Далі в галузі транспорту роль парламенту поступово перейшла від чисто консультативного (до набуття чинності Маастрихтським договором) до заснованого на спільному прийнятті рішень із Радою. Лісабонський договір передбачив новий підхід, включивши до розділу VI спільну транспортну політику, хоча це одна із спільних компетенцій ЄС [7].

Договір про Європейський Союз від 7 лютого 1992 р. (Маастрихтський договір, який утворив Європейський Союз), Амстердамський договір від 2 жовтня 1997 р. та Ніццький договір від 29 березня 2000 р. сформували те, що можна назвати спільною транспортною полі-



тикою ЄС [6]. Поряд із відкриттям ринків транспорту і створенням Транс'європейської транспортної мережі, модель «стійкої мобільності» буде набувати все більшого значення [7].

Транспортне право ЄС не має свого кодифікованого акту. Разом із тим правовою основою транспортної політики ЄС є Договір про ЄС, що визначає цілі, принципи, компетенцію Співтовариства в галузі транспортної політики, якої повинні дотримуватися держави-члени при реалізації власних заходів [8, с. 86-87]. У Лісабонському договорі застосовано новий підхід і загальну транспортну політику включено до Розділу VI, хоча вона є однією зі спільних повноважень ЄС. Статті 91 та 100 (2) також передбачають застосування звичайної законодавчої процедури у всіх сферах транспорту [7].

Європейська транспортна політика представляє поєднання правового регулювання та міждержавного співробітництва. Вона ґрунтується на розробці політичних документів, таких як Біла книга, Зелена книга, планів дій та програмах, а також директивах ЄС. Особливе значення у цьому питанні має Біла книга ЄС, яка зазнає безперервного коригування відповідно до завдань і викликів, що виникають. Цей документ є базовим концептуально-стратегічним документом транспортної політики ЄС, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку [1].

2 грудня 1992 р. Комісія прийняла першу Білу книгу про розвиток загальної транспортної політики [9], у якій було закладено основи єдиної транспортної політики і передбачено відкриття транспортного ринку, розширення Транс'європейської транспортної мережі, заходи щодо поліпшення безпеки. До 2001 р. ці цілі було досягнуто, за винятком залізничного транспорту. У Білій книзі було зроблено акцент на інтегрованому інтермодальному підході, заснованому на моделі «стійкої мобільності». Загальна тенденція полягала у сприянні переміщенню товарів і послуг на єдиному ринку. Цей процес базувався не тільки на усуненні внутрішніх бар'єрів, але й на інтеграції національних ринків.

У 2001 р. Комісією було підготовлено другу Білу книгу «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати» [10] і подальше відкриття ринку відбулося у сфері авіації, автомобільного і частково залізничного транспорту. З урахуванням тенденції до зростання обсягу перевезень, що супроводжувалося перевантаженням транспортної системи, особливо у сфері автомобільного і повітряного транспорту, майбутнього розширення ЄС на схід, із метою створення економічно ефективної, екологічно і соціально відповідальної транспортної системи Комісія запропонувала пакет із 60 заходів, спрямованих на забезпечення інтегрованого ринку в таких областях: конкуренція; об'єднання всіх видів транспорту; усунення бар'єрів; залучення приватних інвесторів; захист користувачів транспорту; управління глобалізацією транспорту.

Третя Біла книга про майбутнє транспорту на період до 2050 р. під назвою «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» [11], яка опублікована в 2011 р., спрямована на завершення роботи зі створення внутрішнього ринку транспорту та передбачає 40 ініціатив, які планується здійснити до 2050 р. Основними пріоритетами транспортної політики ЄС є створення Єдиного Європейського транспортного простору, заснованого на поєднанні різних видів транспорту, поява багатонаціональних і мультимодальних операторів. З метою створення інтегрованої транспортної системи, заснованої на поєднанні декількох видів транспорту, Білою книгою передбачено введення концепції «єдиного вікна» і «безперервного адміністративного магазину» шляхом створення єдиного транспортного документа в електронній формі (електронної накладної), введення «інтелегентних» транспортних систем та «інтелегентної» інфраструктури (наземної та повітряної) з метою забезпечення взаємодії різних видів транспорту.

Відзначаючи в цілому позитивні тенденції розвитку єдиної транспортної політики ЄС, фахівці вказують на її слабкі місця, а саме: штучне гальмування процесу створення конкурентного середовища на ринку транспортно-логістичних послуг; наділення агентств, відповідальних за впровадження єдиної транспортної політики на кожному виді транспорту (мова йде про створення Європейського залізничного агентства European Railway Agency, Європейсько-



го агентства з авіаційної безпеки European Aviation Safety Agency і Європейського агентства з морської безпеки European Maritime Safety Agency – Е.Д.), надмірними і часом конфліктуючими повноваженнями (ступінь автономності цих агентств по відношенню до створивших їх політичних інститутів ЄС в останні роки помітно зріс, що зробило їх самостійними гравцями на міжнародній арені [12]); недостатнє використання інституту державно-приватного партнерства як інструменту підвищення конкурентоспроможності при реалізації інфраструктурних проектів [6]. Європейський досвід створення єдиного регулювання транспортної галузі можна охарактеризувати не стільки національно-територіальним, скільки просторово-функціональним, що, безумовно, дозволяє говорити про адаптацію норм, правил і процедур прийнятих рішень європейської єдиної транспортної політики за межами ЄС [12].

Транспортна політика ЄС у цілому спрямована на захист прав споживачів транспортних послуг, лібералізацію ринку перевезень і розвиток економічної конкуренції у сфері транспорту.

Як зазначає професор Р. Петров, ЄС як один із провідних суб'єктів міжнародних відносин активно проводить політику транспозиції своєї правової спадщини – “*acquis communautaire*” у правові системи третіх країн. Наразі ЄС проводить політику, за якої зміцнення двосторонніх політичних і економічних відносин між ЄС і третьою країною залежить від успішної та ефективної транспозиції “*acquis communautaire*” у правові системи третіх країн. У контексті зовнішньої політики ЄС “*acquis communautaire*” – динамічна категорія, яка змінює свій обсяг і зміст залежно від конкретних цілей двосторонніх угод з іншими країнами і загального характеру двосторонніх відносин [13, с. 206-207].

ЄС вирішує проблему транспортного сполучення з третіми країнами в рамках програм Середземноморського союзу (включає 43 країни-члена, Україна не є його членом), Чорноморської синергії (ініціатива ЄС, спрямована на двосторонні відносини ЄС із країнами Чорноморського регіону; партнерами є Болгарія, Румунія, Греція, Туреччина, Росія, Вірменія, Азербайджан, Грузія, Молдова та Україна), Східного партнерства (проект ЄС, спрямований на розвиток інтеграційних зв'язків ЄС із шістьма країнами: Україна, Молдова, Азербайджан, Вірменія, Грузія та Білорусь) [6].

Важливим кроком було опублікування Комісією ЄС Повідомлення про «Розширення основних транс'європейських транспортних осей до сусідніх країн» від 31 січня 2007 р. Це було перше всеосяжне Повідомлення Комісії, яке містило в собі основні принципи з питань транспорту в Європі та сусідніх регіонах. У Повідомленні визначаються географічні райони (Західні Балкани, Середземномор'я, Туреччина, коридор ТРАСЕКА, Білорусь, Молдова і Україна, Росія, Каспійське і Чорне море) і пропонується п'ять транснаціональних осей, які повинні з'єднати ЄС з його сусідами: Морські Магістралі; Північна Вісь; Центральна Вісь; Південно-Східна Вісь; Південно-Західна Вісь [14].

За цим Повідомленням було ще одне, опубліковане в 2011 р., під назвою «ЄС і сусідні регіони: Оновлений підхід до співпраці у сфері транспорту». У новому Повідомленні викладається оновлена політика транспортного співробітництва з регіонами-сусідами ЄС, заснована на Повідомленні 2007 р., але на цей раз мова йде про всі види транспорту. Повідомлення Комісії було схвалено Європейською Радою від 6 жовтня 2011 р. Рада також визнала необхідність більш структурованого співробітництва з державами-членами Східного партнерства в рамках ефективних і прозорих відносин [14]. Транспортна політика ЄС у контексті відносин із його східними і південними сусідами охоплюється цими трьома Повідомленнями, які теоретично дозволяють ЄС і надалі йти шляхом розробки узгодженої транспортної політики щодо Сходу і Півдня [14].

У літературі справедливо підкреслюється, що ЄС слід із серйозністю поставитися до важливих рішень ОЧЕС із питань транспортного сектора, взяти до уваги й інтегрувати у свої політики практичну діяльність Європейської економічної комісії ООН та приватного сектора, наприклад, Міжнародного союзу автомобільного транспорту, яка, в основному, спрямована на спрощення автомобільних перевезень у країнах східного і південного сусідства ЄС [14].

Чинна Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р, визначає транспорт як одну з



базових галузей національної економіки, закріплює пріоритети розвитку транспорту, зокрема: модернізацію транспортної системи та підвищення ефективності її функціонування; прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимальне використання транзитного потенціалу держави, підвищення рівня безпеки на транспорті, якості та доступності транспортних послуг тощо.

Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020», схвалена Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015 визначає першочергові пріоритети розвитку України; спрямована на впровадження в державі європейських стандартів життя, передбачає низку реформ, у тому числі дерегуляцію і розвиток підприємництва; реформу захисту економічної конкуренції; реформу транспортної інфраструктури та ін.

До того ж за участю експертів ЄС у рамках проекту технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» для забезпечення комплексного бачення глобальних пріоритетів трансмодальної політики та визначення напрямків розвитку галузі на період до 2030 р. розроблено проект нової Національної транспортної стратегії до 2030 року, спрямований на комплексний розвиток всіх видів транспорту, створення конкурентного середовища в галузі транспорту, залучення інвесторів для поліпшення інфраструктури держави. Загальна мета проекту Стратегії полягає у визначенні концептуальних основ формування і реалізації державної політики в галузі транспорту, у зв'язку з чим визначаються наступні пріоритетні напрямки: впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі; забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України в міжнародну транспортну систему; підвищення рівня безпеки на транспорті; досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні [15].

Важливим кроком у напрямку інтеграції України до ЄС стала ратифікація 16 вересня 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною з одного боку та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами з іншого боку [16]. Основні положення щодо транспорту містяться в IV і V розділах економічної частини Угоди про асоціацію і полягають у тому, що: 1) положення про лібералізацію між членами Угоди надання транскордонних, у тому числі транспортних, послуг із використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту (підр. 7 ч. 5 гл. 6 розд. IV Угоди); положення про співпрацю у сфері транспорту, спрямовані на реструктуризацію та оновлення транспортного сектора України і поступову гармонізацію транспортного законодавства України до стандартів ЄС (гл. 7 розд. V) [17].

Слід зазначити, що в Україні вже багато зроблено з метою модернізації транспортного законодавства. На зміну системі державних стандартів прийшло технічне регулювання, зокрема, на залізничному транспорті прийнято три технічні регламенти (Технічний регламент надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 01 березня 2010 р., Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. та Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р.). Слід відмітити в позитивному плані прийняття Закону України «Про морські порти в Україні» від 17 травня 2012 р., Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р., що прийнятий в рамках реформування у сфері залізничного транспорту з метою гармонізації транспортного законодавства України до законодавства ЄС. Внесено зміни до законодавства щодо запровадження електронного документообігу на залізничному, морському і авіаційному транспорті. Водночас досі не вирішеними залишаються питання щодо прийняття Закону «Про змішані (комбіновані) перевезення», «Про внутрішній водний транспорт», Кодексу автомобільного транспорту.

Висновки. Підводячи підсумки, слід підтримати визначені в Білій книзі ініціативи, спрямовані на інтеграцію різних видів транспорту в єдину транспортну систему, впроваджен-



ня нових технологій у цій сфері. Приведення транспортного законодавства України у відповідність до стандартів ЄС потребує системного, комплексного підходу. Перспективними напрямками розвитку вітчизняного законодавства в аспекті створення інтегрованої транспортної системи, відкриття національного ринку транспорту для європейських перевізників і реалізації потужного транспортного потенціалу України є створення хабів на території України і прийняття відповідного законодавства про їх функціонування; створення правової основи здійснення комбінованих (інтермодальних) перевезень. З урахуванням транспортної політики ЄС доцільно розробити Дорожню карту розвитку єдиної транспортної системи України та її інтеграції в європейську транспортну систему, ґрунтуючись на показниках обсягів перевезення, досвіді інших країн і результатах наукових досліджень.

Список використаних джерел:

1. Ярмолівч Ю., Ярмолівч Д. Развитие возможностей транспортной системы Украины в свете Концепции развития транспорта ЕС до 2050 года / Ю. Ярмолівч, Д. Ярмолівч // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. – 2015. – № 1(50). – С. 155-169. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [file:///D:/%D0%A4%D0%BE%D1%82%D0%BE/rmeget_2015_1_13%20\(1\).pdf](file:///D:/%D0%A4%D0%BE%D1%82%D0%BE/rmeget_2015_1_13%20(1).pdf).
2. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Сирийчик Т., Фургалієвська А., Клімкевич Ч. та ін.; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
3. Транзитні можливості України. Україна – зручний транспортний хаб (вузол) між Європою та Азією // Сайт Міністерства інфраструктури України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/tmu.html>.
4. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року // Сайт Міністерства інфраструктури України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/projects/view.php?P=115>.
5. Иванов А. Основные проблемы Европейского транспортного права : дисс... канд. юрид. наук: спец. 12.00.10 «Международное право; Европейское право» / А.А. Иванов – М., 2005. – 196 с.
6. Пак Е., Полянова Т. Единая транспортная политика Европейского Союза: как пример для Евразийского Экономического Союза / Е. Пак, Т. Полянова // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ehd.mgimo.ru/IORManagerMgimo/file?id=4025E231-98E2-4029-83B0-D7EB59075DB5>.
7. Ratcliff C. Common transport policy: overview // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html.
8. Белых В. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) : [монографія] / В.С. Белых. – М.: Издательство «Проспект», 2014. – 145 с.
9. EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf.
10. WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf.
11. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.europarl.europa.eu/RegistreWeb/search/simple.htm?reference=COM_COM\(2011\)0144](http://www.europarl.europa.eu/RegistreWeb/search/simple.htm?reference=COM_COM(2011)0144).
12. Громогласова Е. Опыт транспортной политики Евросоюза для Евразии / Е.С. Громогласова // Восточная Аналитика. - 2010. - № 1. - С. 134–145.
13. Петров Р. Транспозиція “acquis” Європейського Союзу у правові системи третіх країн : [монографія] / Р. Петров. – К.: Істина, 2012. – 384 с.
14. Хрисантопулос Л. Транспортная политика ЕС в контексте его восточного и южного соседства / Л. Хрисантопулос // Center for International and European Studies (CIES). – 2013. –



№ 6. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/NeighbourhoodPolicyPaper\(08\)RussianVersion\(1\).pdf](http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/NeighbourhoodPolicyPaper(08)RussianVersion(1).pdf).

15. Національна транспорту стратегія має запропонувати комплексний розвиток всіх видів транспорту до 2030 року / Володимир Омелян // Сайт Міністерства інфраструктури України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/news/27967.html>.

16. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII // Відомості Верховної Ради. – 2014. – № 40. – Ст. 2021.

17. Драпайло Ю. Правове регулювання відносин у сфері транспорту відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом / Ю. Драпайло // Право і суспільство. – 2015. – № 5.2. – С. 89-93.

ДЗЯХАР Г. І.,
асистент кафедри правового
регулювання економіки
(Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана)

УДК 346.42:347.416

ПОНЯТТЯ, ЮРИДИЧНА ПРИРОДА ТА ВИДИ ДОГОВОРУ ФАКТОРИНГУ

Стаття присвячена вивченню поняття та юридичної природи договору факторингу в Україні та критеріям його класифікації за видами. Досліджено ряд нормативних положень у чинному законодавстві України та доктрині. Визначена відмінність договору факторингу від інших суміжних договорів, а також проаналізовано ті ознаки, які дають підстави вважати такий договір самостійним.

Ключові слова: факторинг, договір факторингу, право вимоги, відступлення права вимоги, грошові платежі, види договору факторингу.

Статья посвящена изучению понятия и юридической природы договора факторинга в Украине и критериям его классификации на определенные виды. Исследован ряд нормативных положений в действующем законодательстве Украины и доктрине. Определено отличие договора факторинга от других смежных договоров, а также проанализированы те признаки, которые дают основания считать такой договор самостоятельным.

Ключевые слова: факторинг, договор факторинга, право требования, уступка права требования, денежные платежи, виды договора факторинга.

The article is devoted to the study of the concept and legal nature of the factoring agreement in Ukraine and the criteria for its classification into certain types. A number of normative provisions were examined in the current legislation of Ukraine and doctrine. The distinction between the factoring agreement and other adjacent agreements is determined, and the features that give grounds for considering such an agreement to be independent are analyzed.

Key words: factoring, factoring agreement, claim right, assignment of claim, cash payments, types of factoring agreement.

