

14.10. Підстави, цілі та принципи спільної транспортної політики

Головною метою транспортної політики ЄС є забезпечення реалізації принципів вільного переміщення осіб і товарів у межах внутрішнього ринку та в сполученні з третіми країнами, гарантування розвитку транспорту із врахуванням вимог охорони навколишнього середовища й на якнайвищому рівні економічної ефективності, інтеграція та узгоджений розвиток видів транспорту. Її підстави прописані у ст. 90–100 ДФЄС.

У розвитку транспортної політики ЄС можна виділити декілька етапів.⁸⁴⁴ Перший припадав на п'ятдесяті роки ХХ ст. і характеризувався поодинокими ініціативами ЄОВС, не об'єднаними якоюсь концепцією. Римські договори також не передбачали комплексної транспортної політики, яка була представлена окремими питаннями розвитку залізничного, автомобільного й річкового транспорту. Вирішення проблем, пов'язаних з авіаційним та морським транспортом, було відкладено на потім. Шістдесяті роки репрезентували другий етап формування транспортної політики, коли було, власне, сформовано правову й політичну основу транспортних регуляцій. У 1962 р. розроблено програму дій, яка передбачала уніфікацію транспортних ринків на засадах вільної конкуренції, але через розбіжності в позиціях окремих держав не була реалізована повністю.

⁸⁴⁴ Janusz Ruzzkowski. *Leksykon integracji europejskiej* / Janusz Ruzzkowski, Ewa Górnicz, Marek Żurek. – Warszawa : Wydawnictwo naukowe PWN, 2002. – S. 247.

Протягом третього етапу (1970-ті роки) транспортну політику розширено також на авіаційний і морський транспорт. У 1973 р. Комісія розробила документ під назвою «Розвиток спільної транспортної політики», у якому загалом було підтверджено цілі згаданої програми від 1962 р. та додано питання охорони навколишнього середовища, витрат енергії, покращення умов праці та ін.

У 80-х роках прийнято програму утворення ліберального ринку транспортних послуг. Узагалі Верховний суд ЄС звинуватив Раду в бездіяльності у сфері транспортної політики, що стимулювало розвиток відповідної правової бази. У 1983 р. Єврокомісією було опрацьовано документ «До спільної транспортної політики – сухопутний транспорт». Суттєві програмні питання стосовно розвитку транспорту містилися також у Білій книзі 1985 р. Спираючись на ці напрацювання, Рада прийняла програму дій «Master Plan», згідно з якою мав бути створений вільний транспортний ринок без кількісних обмежень. У 1991 р. прийнято рапорт «Транспорт 2000 і пізніше», у якому встановлено цілі зінтегрованої, що охоплює цілий континент, транспортної системи. У цьому рапорті закладено допомогу Співтовариств у поєднанні національних транспортних мереж, а також поліпшенні транспортного сполучення з Центральною і Східною Європою. У 1995 р. Комісією прийнято програму дій на 1995–2000 рр., що містила підстави для спільного вирішення проблеми транспорту. Ці положення стосувалися⁸⁴⁵.

- покращення якості перевезень за допомогою розвитку інтегрованої транспортної системи з використанням сучасних технологій;
- покращення функціонування єдиного ринку з метою підвищення ефективності транспортних послуг;
- розширення сфери зовнішнього охоплення шляхом покращення транспортного сполучення між країнами ЄС та третіми країнами, а також доступ фірм ЄС до транспортних ринків у інших регіонах світу.

Інструментами мали виступати фінансова допомога, координація політики й засобів, що реалізуються окремими країнами, підтримка досліджень і технологічного розвитку в галузі транспорту, угоди з третіми країнами.

Головною метою союзової транспортної політики на перші роки десятиліття 2000 р. були⁸⁴⁶: ефективність транспортного внутрішнього ринку (забезпечується, передусім, продовженням реформи залізничного транспорту); інфраструктурні інвестиції, спрямовані на впровадження інтелектуальних систем комунікації включно із системами супутникової комунікації – Galileo; організація мультимодальних перевезень; безпека

⁸⁴⁵ Andrzej Limański. Integracja ekonomiczna Polski z Unią Europejską / Andrzej Limański, Mieczysław Syrek. – Warszawa : Difin, 2001. – S. 59.

⁸⁴⁶ Jürgen Erdmenger: Verkehrspolitik / Werner Weidenfeld, Wolfgang Wessels. Jahrbuch der Europäischen Integration 1998/99. – Bonn, 1999. – S. 201.

й охорона навколишнього середовища; активніша участь ЄС у проектах, що пов'язані з транспортом, зокрема з огляду на розширення Союзу й подальшу лібералізацію надання послуг в межах СОТ.

Транспортна політика спирається на досить потужні фінансові засоби. Так, на період 2000–2006 рр. для фінансової підтримки транс'європейських проектів у сфері транспортної інфраструктури виділено близько 4,2 млрд євро за спеціальною бюджетною лінією, 9 млрд – із Фонду єднання, близько 5 млрд – із Регіонального фонду. Європейський інвестиційний банк (European Investment Bank) виділяє на ці проекти 4–5 млрд щорічно. Окремо фінансувалися проекти з розвитку транспортної інфраструктури в країнах Центрально-Східної Європи. У межах програм PHARE та ISPA щорічно реалізувалося близько 500 млн євро. У ході реалізації V рамкової програми за 1998–2002⁸⁴⁷ рр. на розвиток технологій у галузі транспорту виділено 1,7 млрд євро.

Спільний ринок транспортних послуг охоплює автомобільний, залізничний, морський та річковий транспорт, а пріоритетом є розвиток транс'європейських мереж (Trans-European Networks – TEN).

У межах Фонду згуртування фінансується діяльність із розвитку сфери транспортної інфраструктури, тобто розбудова транспортної мережі транс'європейського значення (транс'європейські мережі), діяльність у сфері захисту довкілля, що підпадають під політику захисту середовища ЄС. Їх формування ґрунтується на статтях 170–172 ДФЄС, із заявленою метою створення внутрішнього ринку та підкріплення економічного й суспільного згуртування та має велике значення для розвитку єдиного ринку ЄС і забезпечення свободи руху в його межах для товарів, персон та послуг і для об'єднання регіональних та національних мереж, зв'язку їх сучасною й ефективною інфраструктурою. Конструкція TEN також бачилась як важливий елемент для економічного зростання і покращення зайнятості. За умовами розділу XVI Договору, Євросоюз повинен прагнути просувати розробку транс'європейських мереж як ключового елемента для створення внутрішнього ринку й підкріплення економічного та соціального згуртування.

Ця розробка включає взаємний зв'язок і координацію національних мереж та забезпечення доступу до таких мереж.

Відповідно до цих завдань, Єврокомісією розроблені директиви, що вирішують завдання для трьох суміжних секторів (транспорт, енергія та телекомунікації). Парламент і Рада схвалили ці директиви після консультацій з Економічним і Соціальним комітетами й Комітетом регіонів.

⁸⁴⁷ Werner Weidenfeld. Europa od A do Z. Podręcznik integracji europejskiej / Werner Weidenfeld, Wolfgang Wessels. – Gliwice : Wokół nas, 2002. – S. 247.

Багато проектів отримали фінансову підтримку ЄС через спеціальну бюджетну лінію в системі Структурних фондів і Фонду згуртування та завдяки позикам ЄІВ.

Договором визначено три класи мереж:

- Trans-European Transport networks (TEN-T);
- Trans-European Energy Network (TEN-E);
- Trans-European Telecommunications network (eTEN).

У зв'язку із визначенням перспектив розвитку транспортної інфраструктури в Центральній та Східній Європі після відкриття колишнього східного блоку на початку 1990 рр. мали місце декілька Пан'європейських транспортних конференцій.



Рис. 14.2. Пан'європейські транспортні коридори

Д ж е р е л о: <http://greenhorizon.rec.org/bulletin/Bull103/corridors.html>

Унаслідок першої Пан'європейської транспортної конференції (Прага, 1991) зроблено висновок, що для вирішення транспортних проблем необхідно прийняти як центральну концепцію – «коридорів». На Другій конференції (Крит, 1994) визначено дев'ять транспортних коридорів – так звані Критські коридори, або Пан'європейські коридори.

На Третій конференції (Хельсинкі, 1997), унаслідок лобі балканських країн щодо створення кращого зв'язку між Західною Європою й Балканами, до мережі було додано десятий коридор.

Кожен коридор має дорожню та залізничну складові частини, за винятком Коридору VII, який є відрізком Дунаю після Відня. Коридори складають мережу, яка тягнеться від заходу (Нюрнберг) на схід (Нижній Новгород) і від півночі (Гельсинкі) на південь (Салонікі) (рис. 14.2).

Європейський Союз активно сприяє інтеграції власних транспортних мереж та України. Для автомобільного й залізничного транспорту важливі транспортні коридори Гельсинкі–Санкт-Петербург–Москва–Київ, а також Берлін–Дрезден–Вроцлав–Катовіце–Краків–Львів–Київ.

Оглядіві питання

1. Поясніть структуру рівнів номенклатури статистичного бюро ЄС (Євростату) NUTS.
2. Як змінювалися цілі європейської регіональної політики протягом 1990–2010 рр.?
3. Які основні цілі сучасної регіональної політики ЄС?
4. Які регіональні ініціативи ЄС діють на сьогодні?
5. Яку мету переслідує ініціатива ЄС *Jeremie*?
6. Які програми ЄС діють на теренах Центральної та Східної Європи?
7. Яким чином надавалася допомога в межах програми PHARE?
8. Які головні пріоритети регіональної політики ЄС на період 2007–2013 рр.?
9. Розкрийте суть головних принципів регіональної політики ЄС.
10. Які головні напрями регіонального розвитку країн Центральної та Східної Європи? Як вони пов'язані із наявними проблемами?
11. Опишіть механізм координації регіональної політики на національному й муніципальному рівнях.
12. Розкрийте засади та механізми системи програмного планування регіонального розвитку в ЄС.
13. Укажіть можливі шляхи дофінансування регіонального розвитку прикордонних територій ЄС зі структурних фондів.
14. Укажіть можливі способи участі прикордонних територій України в програмах, що фінансуються зі структурних фондів ЄС.
15. Які комунітарні джерела фінансування розвитку регіонів ЄС?
16. Визначте принципи, на яких ґрунтується європейське транскордонне співробітництво.
17. Охарактеризуйте три головні завдання програми транскордонного співробітництва Польща–Білорусь–Україна.