

Сьогодні перед Україною відкрився новий історичний етап розвитку. Це непрості часи для країни. Радикальні зміни охопили всі сфери суспільного життя, в тому числі й вищу школу. Головним завданням освітян стало створення умов для входження України до Європейського освітянського простору, що планується на травень 2005 року. Курс на приєднання України до Болонської конвенції дає змогу започаткувати низку прогресивних реформ в освіті. Але інтеграційні процеси не повинні усувати надбання національної вищої школи. Київський національний економічний університет має великі традиції та здобутки та накопиченні протягом столітнього періоду діяльності. Свідчення цього — доробок професорів та викладачів юридичного факультету в 1920—30 роках. Тож варто озирнутися, згадати та достойно оцінити наукову спадщину. Саме на це і орієнтована ця публікація. І, звичайно, в пориві експериментів бажано не відкидати все те, чим по праву пишається національна вища школа та, зокрема, економічний університет.

А. В. Міщенко

аспірантка кафедри
господарського права
Національної юридичної академії
України ім. Я. Мудрого

ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР ЯК ФОРМА ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В ЄС

У «Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» зазначено, що сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це зумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають чільне місце в європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних

коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень. За становлення економічної стабільності України важливого значення набуває міжнародне співробітництво. Саме тому одне з найактуальніших питань — створення окремих форм інтеграції України в європейську спільноту. Однією з таких форм євроінтеграції має стати транспортний коридор як особлива форма господарської діяльності.

Слід зазначити, що у законодавстві України немає визначення поняття «транспортний коридор», хоча останнім часом воно все частіше вживається не лише в офіційних друкованих засобах масової інформації, а й у деяких нормативних актах (наприклад, Постанова КМУ від 30.10.1996 р. № 1324 «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи»). Варіант визначення цього поняття запропонований робочою групою Європейської комісії з проблем розвитку транспортних коридорів: це наявність автомобільного, залізничного, водного та змішаних видів транспорту, які здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або віддалених на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному напрямку. Проте, на нашу думку, це визначення не охоплює всіх складових елементів поняття «транспортний коридор». Зокрема, пропонується включити до поняття «транспортний коридор» такі складові: 1) усі види транспорту (в т.ч. і трубопровідний); 2) сукупність вимог, що ставляться до транспортних засобів; 3) сукупність вимог, що ставляться до осіб, які керують транспортними засобами; 4) сукупність вимог, що ставляться до транспортних компаній (перевізників); 5) сукупність вимог, що ставляться до дорожньо-ремонтних підприємств; 6) вимоги, що ставляться до дорожнього покриття (стосовно автомобільного, залізничного транспорту); 7) система органів державного регулювання функціонування транспортних коридорів; 8) транзитні перевезення як особливий вид перевезень; 9) митні процедури (на пільгових умовах — для перевізників країн-членів Міжнародної асоціації перевізників); 10) систему складських приміщень; 11) нормативно-правове забезпечення перевезення вантажів, людей та проїзду транспортних засобів по території інших країн (дво- чи багатосторонні угоди); 12) політична стабільність та сейсмічна безпека; 13) система заходів, що виключає/зменшує можливість пошкодження/втрати товарів; 14) особливий інвестиційний режим.

Таким чином, транспортний коридор, на нашу думку, слід розглядати як специфічний правовий режим, що близький за своєю сутністю до спеціальних (вільних) економічних зон.

Насамперед потрібно розглянути історичні передумови виникнення транспортних коридорів на території нашої держави і у зв'язку з цим доречно виділити етапи становлення праобразів транспортних коридорів на території України: перший — князівська доба, другий — Україна у складі Литовсько-польської держави, третій — доба козаччини, четвертий — доба імперіалізму, п'ятий — ХХ ст.

Розповсюдження торговельних відносин, які обумовили розвиток не лише дипломатичних, митних відносин, але й відносин з приводу перевезення, пов'язане, перш за все, з виникненням Київської Русі. Вигідне географічне, геополітичне та геоекономічне розташування праукраїнських земель дало поштовх швидкому налагодженню та зміцненню торговельних відносин з багатьма країнами тогочасного світу.

Слов'янські племена розселилися на зручних шляхах сполучення — берегах Дніпра та його притоках. Дніпро виступав як форма зв'язку народів, що проживали на Руській рівнині: по цій річці відбувався жвавий торговельний рух. Основними торговельними партнерами були греки, колонії яких розташовувалися на Чорному й Азовському морі. З виникненням держави Київська Русь основою могутності об'єднаних слов'янських племен стала міжнародна торгівля, яка єднала Азію з Середньою Європою і Чорне море з Балтійським та зумовлювала швидкий товарообіг та підписання міжнародних угод. Однак з початком хрестових походів торговельні шляхи змістилися на Середземне море та в Рим, що підірвало економічну велич держави. Саме Дніпро став тим шляхом, який дозволив долучитися до міжнародної торговельної системи. У літописах є дані, що у VIII ст. виникла й розвивалася торгівля слов'ян із хозарським та арабським Сходом. Наслідок успішної торгівлі слов'ян — виникнення стародавніх торгових міст, які були переважно розташовані на головному річковому шляху «із варяг у греки». Зовнішньоекономічна діяльність князівств мала дві мети: завоювання ринків та охорону торговельних шляхів, які вели до цих ринків. Головні суходільні шляхи перехрещувалися в Києві: Грецький, Солоний і Залозний, Васильківський, дороги на Переяслав і Чернігів. Таким чином, за часів Київської Русі вперше були сформовані й випробувані часом головні праобрази транспортних коридорів, зокрема, шлях «із варяг у греки» та водні шляхи. Із занепадом Києва посередни-

цька роль у торгівлі між Заходом і Сходом переходить до Галицько-Волинського князівства. Галичина завдячувала своєму господарському розвитку передусім підкарпатським джерелам солі. Значна її кількість розходилася великими партіями не тільки по східних землях, але й доходила до Києва. Важливу роль мали також галицькі шляхи, які вели через карпатські перевали до Південної Європи. При торговельних шляхах вирости людні міста. Волинь дотримувалась старих традицій племінного об'єднання волинян і лежала на важливому торговельному шляху з Києва на Захід. Окрім старих центрів Волиня — Червна — Белза, значного розвитку дійшли нові міста: Володимир, Луцьк, Пересипниця, Дорогобуж, Ізяслав та інші. Розвиток Галицько-Волинської держави нерозривно був пов'язаний з її географічним становищем: країна лежала на шляху, який найкоротше з'єднував Балтійське і Чорне моря.

Домінуючу роль в економіці України за доби Литовсько-польської держави відігравала торгівля Дніпровським та Дунайським шляхами та з використанням системи річок Прип'ять — Буг — Вісла. Підвищилась і роль Києва — він стає центром торгівлі, місцем розташування складів та центром складування транзитних вантажів. Врегулювання питань зовнішньої та внутрішньої торгівлі, ставок в'їзного та виїзного мита, митної політики відображені у Першому та Другому Литовських статутах. На шляху та митників Статуту покладали утримання доріг, мостів, гребель, котрі використовувались для переміщення товарів. Київ стає транзитним центром між Росією, Прибалтикою і Скандинавією, з одного боку, і Туреччиною та країнами Близького Сходу — з іншого. Розвитку товарообігу через Київ сприяли численні продовольчі склади, гостинні двори, ринки, портові споруди, а також опрацьоване київським магістратом складське право, яке гарантувало іноземним купцям можливість довгострокового і безпечного зберігання товарів.

Серед торговельних партнерів Запорізької Січі можна виділити Росію, Лівобережну Україну, Туреччину, Польщу, Литву, Крим, Персію, Вірменію, Грецію та інші країни. Торговельні зносини Запоріжжя здійснювалися за допомогою сухопутних і водних шляхів: Муравського, Чорного Українського, Кримського, які у поєднанні з дніпровською водною артерією становили розгалужену мережу сполучень, якими в обидва боки пересувалися чумацькі вози, по Дніпру — човни, галери, великі річкові судна. Значними масштабами характеризувалася торгівля з Кримом: протягом трьох століть налагоджувалися господарські контакти

сторін, відбувалися прямий товарообмін, транзитна торгівля, діяла грошова система. У зовнішньоторговельних зносинах головна роль відводилася чумакам, які при здійсненні торговельної діяльності об'єднували свої зусилля, створювали артілі, асоціації, товариства (звідси й пішла назва одного з найбільших «транспортних коридорів» тих часів — «Чумацький шлях»). За правління Мазепи відновлюються торговельні зв'язки України із закордоном, перервані за часів Руїни: партнерами України прагнуть стати Пруссія, Швеція, Австрія.

Імперська політика Петра I спрямовувалася на те, щоб позбавити Україну становища самостійного економічного організму, на що й були спрямовані обмеження у сфері зовнішньої торгівлі та надання пільг власним купцям. У 1701 р. був виданий указ, за яким українські купці мусили вивозити свій товар тільки через Азов. Ці товари спочатку концентрувалися у традиційних пунктах — Києві, Ніжині, Чернігові, Стародубі. Сюди звозилися не лише українські товари, а й чай, перські килими, тканини, які потрапляли в Україну зі Сходу. Їздили українські купці й на Захід: є дані, що вони збували товар у Франції та Голландії. На той час уже встановився досить цивілізований порядок торгівлі, була налагоджена система взаємного кредитування. Проте Петро I своїми указами поступово руйнував економічну систему України: спочатку було заборонено вивозити товари через німецькі порти (дозволялося лише через російські), потім — не дозволявся імпорту в Україну ряду товарів з-за кордону. До штучного обмеження експорту й імпорту долучалася митна політика царського уряду, яка створила режим оподаткування на кшталт сучасного подвійного оподаткування: українські купці платили вивізне та ввізне мито. Але за той самий товар треба було платити мито ще й у російських портах. Отже, Україна поступово усувалася від безпосередніх торговельних зносин із закордоном і перетворювалася на ринок збуту московських товарів. До ХХ ст. українська держава фактично втрачає статус незалежного партнера у міжнародних відносинах. Але були і позитивні здобутки України в складі російської імперії. Так, саме за часів російської імперії вперше було введено режим порто-франко в м. Одесі у 1817 р.

На початку ХХ ст. провідні діячі світу виступають за зміну тактики щодо Росії, закликаючи до економічної реконструкції, насамперед, відновлення торгівлі. Однією з основних неузгоджених проблем у повоєнні роки став розподіл сфер впливу країн-

переможниць на Дунаї. Дунай є однією з найбільших річок у світі. За довжиною і повноводністю він посідає друге місце в Європі після Волги. У басейні Дунаю знаходяться поклади корисних копалин, індустріальні райони, розвинуте сільське господарство. До того ж Дунай як транспортна артерія зв'язує Центральну Європу з Балканами, Чорним морем і Близьким Сходом. Як відомо, перевезення річковим транспортом є другим після авіаперевезень за критеріями вартості і швидкості. За панування на Дунаї боролися безліч країн, але сильніший завжди перемагав. Так було під час Паризької конференції (1856 р.), Дунайської конференції (1921 р.), у результаті яких було прийнято конвенції щодо врегулювання режиму на Дунаї. Ці конвенції порушували права придунайських країн і, передусім, України. Так, за конвенцією 1921 р. Україна і радянська Росія були усунуті від участі в експлуатації Дунаю. До міжнародних комісій з питань Дунаю входили Велика Британія, Франція та Італія, які фактично і вирішували всі питання, пов'язані з дунайським водним шляхом. І лише у 1948 р. відбулося підписання конвенції про режим судноплавства по Дунаю. Україна мала всі підстави бути представленою у будь-яких дунайських комісіях і конвенціях, оскільки довжина кордону України по Дунаю становить і зараз 160 км, на її території розташовані великі річкові порти — Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилкове. В Ізмаїлі та Кілії працюють великі судоремонтні заводи, а Вилкове є центром рибальства. Дунайський шлях надає Україні можливість розвивати економічні, торговельні контакти з придунайськими країнами, країнами Близького і Середнього Сходу. Геополітичне розташування України надає їй ряд переваг у використанні річкової системи для перевезення імпорتنих і експортних вантажів, зокрема транзитних.

Сучасний етап розвитку транспортних коридорів починається з середини 80-х років XX ст., коли тенденція збільшення товарообміну між країнами Європи та Азіатсько-Тихоокеанського простору набула стійкого характеру. Дістала поширення ідея розробки загальноєвропейської транспортної політики, яка була втілена в концепції транс'європейських транспортних вісей (Декларація комітету міністрів транспорту ЄС, 1983 р.); пізніше — інтермодальних транспортних мостів (I Загальноєвропейська конференція з транспорту, 1991 р., Прага); і, нарешті, міжнародних транспортних коридорів (II загальноєвропейська конференція з транспорту та логістики, 1994 р., Кріт). У 1994 р. на так званій Критській конференції були визначені дев'ять пріоритетних транспортних коридорів у напрямках захід — схід та північ —

південь Європи, які є основними напрямками руху вантажопотоків по території Європи з виходами до найпотужніших портів та в напрямку Азії. У межах цих коридорів, які отримали назву Критських, визначено пріоритетність розвитку транспортної інфраструктури та підприємств обслуговування потоків вантажів. Подальшого розвитку положення Критської конференції набули на Загальноєвропейській конференції з транспорту в Гельсінкі у 1997 р. та на Євразійській транспортній конференції в Санкт-Петербурзі в 1998 р.

З подальшим розвитком міжнародних економічних зв'язків між державами в цілому та міжнародної торгівлі (як найбільш важливої складової міжнародних економічних відносин) значної актуальності набула проблема подальшого вдосконалення організації руху вантажопотоків у світовій торгівлі. Це викликане тим, що транспорту в міжнародній економічній діяльності відведено важливу роль. Від його роботи залежать якість, ефективність і розвиток зовнішньоекономічних зв'язків. У сучасних умовах господарювання до транспортного забезпечення міжнародної торгівлі постійно висуваються нові вимоги. Ритмічність, регулярність, безперебійність, надійність, висока швидкість доставки продукції з пунктів виробництва у пункти споживання в обумовлений термін без втрат, псування і пошкодження товару та з мінімальними витратами — найважливіші умови ефективності та якості транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Тому ще однією нагальною проблемою для українського законодавця є проблема гармонізації національного та міжнародного транспортного законодавства.

Вихід до Чорного та Азовського морів, розташування у центрі Європи — специфічні географічні переваги, які сьогодні неповно використовуються Україною при виробленні і здійсненні її зовнішньої політики. Наша держава взяла курс на входження у міжнародну систему торгівлі, в ЄС, а тому при успішному здійсненні кроків наближення України до світового співтовариства можна розраховувати на запровадження інвестиційних програм у транспортній галузі, на розширення системи транспортних коридорів з огляду на розташування території України, а також на значні надходження в українську казну завдяки системі транзитних перевезень через територію держави.

У Посланні Президента України до Верховної Ради України окреслюється стратегія інтеграції України до Європейського Со-

юзу, яка визначає головні пріоритети діяльності органів виконавчої влади на період до 2011 року, протягом якого мають бути створені передумови, необхідні для набуття Україною членства в ЄС. Стратегія має забезпечити входження держави до європейського економічного, політичного і правового простору та отримання на цій основі статусу асоційованого члена в ЄС, що є головним зовнішньополітичним пріоритетом України в середньостроковому вимірі.

Створення у 2002—2011 роках згідно з Копенгагенськими критеріями необхідних передумов набуття Україною повноправного членства в ЄС передбачає послідовне здійснення певних кроків, зокрема:

1. Набуття Україною членства у Світовій Організації Торгівлі. Цей пункт слід розглядати як чинник розвитку національної економіки, підвищення її конкурентоспроможності, лібералізації зовнішньої торгівлі, створення сприятливого середовища для залучення інвестицій.

2. Проведення переговорного процесу щодо створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС, яка б передбачала функціонування ринкових інститутів, гарантування правових норм у діловій сфері, стабільні та недискримінаційні правові рамки, чітко визначені права власності, застосування відповідних правил проходження товарів, належну організацію прикордонної інфраструктури тощо.

3. Приведення законодавства України у відповідність до вимог законодавства ЄС полягає у зближенні із сучасною європейською системою права, що забезпечить розвиток політичної, підприємницької, соціальної, культурної активності громадян України, економічний розвиток держави, а також сприятиме зростанню добробуту громадян, приведенню його до рівня, країн-членів ЄС. Цей процес має охопити приватне, митне, трудове, фінансове, податкове законодавство, законодавство про інтелектуальну власність, охорону праці, охорону життя і здоров'я, довілля, захист прав споживачів, технічні правила й стандарти, транспорт, а також інші галузі (*підкресл. — А. М.*).

Гармонізація законодавства є одним з найбільш дієвих засобів подолання шляху до створення в межах ЄС спільного ринку. Вона полягає у приведенні норм національного права країн-членів європейських інтеграційних організацій у відповідність до вимог права Євросоюзу. В ЄС накопичений чималий практичний досвід здійснення гармонізації законодавства. Вивчення такого досвіду

є дуже важливим для України, оскільки може сприяти у просуванні до поступової інтеграції у ЄС.

Законодавча основа для гармонізації законодавства закладена такими нормативно-правовими актами як Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС», Угода про партнерство і співробітництво між Україною та державами-членами ЄС (ратифікована Законом України № 237/95-ВР від 10.11.94), Послання Президента України до ВРУ «Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного і соціального розвитку України на 2001—2011 рр.», п.3.6—4.6 Програми діяльності КМУ «Послідовність. Ефективність. Відповідальність.»

Як підкреслює В. Семиноженко, активне обговорення проектів Міжнародного газотранспортного консорціуму і нафтопроводу Одеса-Броди, полеміка з приводу участі України в ЄП, зацікавленість міжнародних партнерів України в реалізації її стратегічного економічного потенціалу — явні ознаки того, що наша держава не просто присутня на географічній карті Європи, а й відновлює свій статус, активного учасника глобальних процесів. Якщо глобалізація для України стала неминучістю, то наша участь у ній — необхідністю.

О. М. Мудра

доцент кафедри теорії та історії
держави і права юридичного
факультету КНЕУ, канд. юрид. наук

ПРОБЛЕМИ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ З НОРМАМИ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА ЩОДО РАТИФІКАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ДОГОВОРІВ

На сучасному етапі розвитку нашої держави дедалі більшого значення набуває процес гармонізації українського законодавства із законодавством Європейського Союзу. Адже ефективність міжнародного співробітництва значною мірою залежить від ступеня відповідності національного законодавства нормам міжнародного права. Тому напрями вдосконалення національного законодавства з метою його гармонізації з міжнародно-правовими нормами визначені на законодавчому рівні і є пріоритетними.

Уже в Декларації про Державний суверенітет України, прийнятій Верховною Радою України 16 липня 1990 р., були визначені основні засади міжнародних відносин та узгодження націона-