



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

Міжнародний Проект Жан Моне:
Транспортна політика ЄС
за № 619652-EPP-1-2020-1-UA-EPPJMO-MODULE

Національний авіаційний університет

**О.М. Кириленко, В.О. Новак, К.М. Разумова,
І.Б. Зарубінська, Т.Л. Мостенська, О.А.Сьомін**

**ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ І УКРАЇНИ**

Київ 2021

УДК 005.44:061.5(477)

Рекомендовано до друку Вченою радою ФТМЛ Національного авіаційного університету
(протокол № 5 від 16 квітня 2021 р.)

Рецензенти:

Яновська В.П., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури транспорту;

Романова Л.В. доктор економічних наук, професор, професор кафедри маркетингу ННІМЕФ ВНЗ «МАУП».

Транспортна політика Європейського Союзу і України: Навчальний посібник / О.М. Кириленко, В.О. Новак, К.М. Разумова, І.Б. Зарубінська, Т.Л. Мостенська, О.А. Сьомін – К.:Кондор-Видавництво, 2021. – 57 с.

Публікацію здійснено у межах Міжнародного Проекту Жан Моне:
Транспортна політика ЄС за № 619652-EPP-1-2020-1-UA-EPPJMO-MODULE
<http://ftml.nau.edu.ua/proekt-prohramy-zhana-mone/zahalna-informatsiia>

Ця публікація здійснюється за підтримки Європейського Союзу. Публікація відображає лише погляди авторів і Союз не несе відповідальності за будь-яке використання інформації, що міститься в ній.

Літературний редактор В. Мілевська
Комп'ютерне верстання Н. Карякіної

Формат 60x84/8. Ум. друк. арк. 4,00. Наклад 300 пр. Зам. 398

ДП «НВЦ «Пріоритети»

01014, м. Київ, вул. Петра Болбочана, 8, корп. 6

тел./факс: 254-51-51

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру
видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції

ДК №3862 від 18.08.2010

© Проект Програми
«Еразмус+:ЖанМоне»: Модуль
«Транспортна політика ЄС»

© О.М. Кириленко, 2021р.
В.О. Новак
К.М. Разумова
І.Б. Зарубінська,
Т.Л. Мостенська
О.А. Сьомін

ЗМІСТ

	ПЕРЕДМОВА	
1.	ПРОВІДНІ МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ	5
1.1	ФІАТА	5
1.2	Міжнародні організації цивільної авіації	6
1.3	Водний напрям транспортної діяльності міжнародних організацій.	8
1.4	Міжнародні організації транспортної діяльності з питань залізниць.	9
1.5	Міжнародні організації транспортної діяльності з питань автомобільних перевезень.	13
2.	ТРАНСПОРТ ЄВРОПИ	17
2.1	Дорожньо-транспортна інфраструктура ЄС	17
2.2	Залізничний транспорт ЄС	19
2.3	Водний транспорт ЄС	21
2.4	Повітряний транспорт ЄС	24
3.	АДАПТАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ДО ЄС.	31
3.1	Особливості авіаційної політики ЄС у сфері міжнародних відносин	31
3.2	Формування стратегій та моделі адаптації авіаційного підприємства в умовах стратегічного лідерства	34
3.3	Розроблення Авіаційної транспортної стратегії України на шляху до спільного авіаційного простору між Україною та ЄС	36
4.	ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ГРУПОЮ СВІТОВОГО БАНКУ	41
	ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	44
	ТЕСТИ	45
	СПИСОК ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ	53

ПЕРЕДМОВА

Транспортна політика України в контексті євро інтеграційних процесів потребує визнання проблеми переходу національної транспортної системи на стандарти транспортного обслуговування розвинутих країн в якості головної в процесі вироблення і проведення активної техніко-економічної транспортної політики держави.

Аналіз стану та перспектив сучасного економічного розвитку світу, інтеграційних процесів в Європі й Азії, участі України в цих процесах, що характеризується прагненням стати членом ЄС та участю у створенні Єдиного європейського неба, дозволяє зробити певні висновки та прогнози стосовно розробки та проведення транспортної політики держави.

Запропонований навчальний посібник підготовлено в рамках виконання в Національному авіаційному університеті Міжнародного Проекту Жан Моне: Транспортна політика ЄС за № 619652-EPP-1-2020-1-UA-EPPJMO-MODULE.

Він написаний відповідно до реалізації завдань та заходів, спрямованих на створення, розповсюдження та набуття студентами додаткових знань щодо транспортної політики Європейського Союзу, а також проведення наукових досліджень, пов'язаних з вивченням умов та особливостей інтеграції транспортних систем України та ЄС.

У навчальному посібнику представлено необхідні матеріали не тільки для засвоєння лекційних занять, а і для організації повноцінної самостійної роботи студента.

Викладений матеріал запропоновано для використання як викладачами, аспірантами, студентами, так і фахівцями транспортних підприємств, організацій, фірм.

Студенти факультету транспорту, менеджменту і логістики Національного авіаційного університету, що навчаються за спеціальностями 073 «Менеджмент» та 275 «Транспортні технології (за видами транспорту)» будуть забезпечені додатковими знаннями та навичками щодо транспортної політики Європейського Союзу і України та проблем інтеграції транспортних систем України та ЄС в умовах імплементації Угоди про асоціацію Україна - ЄС.

На думку авторів, у запропонованому навчальному посібнику зроблена спроба подати і роз'яснити як основи транспортної політики ЄС і України, так і основних тенденцій їх розвитку на початку ХХІ століття.

РОЗДІЛ 1

ПРОВІДНІ МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ

ПЛАН

1.1. ФІАТА

1.2. Міжнародні організації цивільної авіації

1.3. Водний напрям транспортної діяльності міжнародних організацій.

1.4. Міжнародні організації транспортної діяльності з питань залізниць.

1.5. Міжнародні організації транспортної діяльності з питань залізниць

1.6. Міжнародні організації транспортної діяльності з питань автомобільних перевезень.

1.1. ФІАТА

Важливо	FIATA - Міжнародна асоціація вантажних експедиторів
----------------	--

ФІАТА представляє галузь вантажних перевізників, є неурядовою організацією, що налічує 40 000 учасників (транспортних та логістичних фірм). Має 8–10 мільйонів працівників у 150 країнах світу.

Важливо	<p>Міжнародна асоціація вантажних експедиторів розробила документи та їх електронні примірники для використання транспортними компаніями в усьому світі:</p> <ul style="list-style-type: none">• свідоцтво про одержання відправником;• складська квитанція FIATA;• договірний змішаний транспортний коносамент FIATA;• шляхова накладна FIATA з мультимодального перевезення;• декларація вантажовідправника з перевезення небезпечних вантажів;• міжнародне вагове свідоцтво;• інструкції FIATA.
----------------	---

1.2. Міжнародні організації цивільної авіації

Цікавий факт	<p>Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації.</p>
---------------------	---

Важливо	<p>Учасниками ІКАО є близько 190 держав, у тому числі й Україна (на основі правонаступництва). Колишній СРСР вступив в ІКАО 10 листопада 1970 року. Штаб-квартира розташована в місті Монреаль (Канада).</p>
----------------	--

ІКАО досліджує проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів і аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку і контролю над польотами; сприяє уніфікації митних, імміграційних і санітарних правил тощо.

У рамках ІКАО розробляються проекти міжнародних конвенцій.

Цікавий факт	<p>Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) заснована у Страсбурзі у 1955 році за ініціативи Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО та Ради Європи.</p>
---------------------	---

Європейська конференція цивільної керується Статутом, прийнятим із внесеними до нього змінами у 1994 році, Правилами та Процедурами.

Головною метою ЄКЦА є розвиток безпечної, ефективної та життєздатної системи європейського повітряного транспорту, досягнення координації та співробітництва у рамках галузі між країнами-членами, тісне співробітництво з ІКАО.

Важливо	<p>На цей час членами ЄКЦА є 44 країни. Україну прийнято у члени ЄКЦА 15 грудня 1999 року</p>
----------------	---

Цікавий факт	<p>Євроконтроль (Європейська організація з безпеки аеронавігації) – заснована у 1960 році.</p> <p>Це міжнародна організація, що працює у сфері організації повітряного руху у європейському регіоні.</p> <p>Євроконтроль є цивільною організацією, і, в даний час, налічує 40 держав-членів.</p> <p>Штаб-квартира знаходиться в Брюсселі, Бельгія.</p>
---------------------	---

Євроконтроль координує і планує управління повітряним рухом для всієї Європи. Це включає в себе роботу з національною владою, постачальниками аеронавігаційного обладнання, цивільними і військовими користувачами повітряного простору, аеропортами та іншими організаціями.

Його діяльність включає в себе стратегічне і тактичне управління потоками, підготовку диспетчерів, регіональний контроль повітряного простору, а також збір аеронавігаційних податків.

Цікавий факт	<p>IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) – це неурядова організація, що презентує галузь авіаперевезень.</p> <p>Її членами є 240 авіакомпаній, які покривають 84% всього повітряного руху.</p>
---------------------	--

Важливо	<p>IATA розробляє стандартні підходи до вантажних перевезень, зокрема інструкції з регулювання:</p> <ul style="list-style-type: none"> • перевезень небезпечних товарів; • перевезень живих тварин; • перевезень швидкопсувних вантажів.
----------------	---

IATA розробила електронні стандарти комунікацій щодо перевезення вантажів повітряним транспортом.

1.3. Водний напрям транспортної діяльності міжнародних організацій.

Цікавий факт	<p style="text-align: center;">Міжнародна морська організація (ММО) – міжнародна міжурядова організація, є спеціалізованою установою ООН. ММО створена 6 березня 1948 року в Женеві</p>
---------------------	--

Діяльність ММО спрямована на скасування дискримінаційних дій, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, а також прийняття норм і стандартів щодо забезпечення безпеки на морі і запобігання забруднення з суден довкілля, в першу чергу, морського.

Цікавий факт	<p style="text-align: center;">Дунайська комісія – міжнародна міжурядова організація, створена в рамках Конвенції про режим судноплавства на Дунаї, підписаної в Белграді 18 серпня 1948 року.</p>
---------------------	---

Основними цілями діяльності Дунайської Комісії є забезпечення і розвиток вільного судноплавства на річці Дунай для торговельних суден під прапорами усіх держав, відповідно до інтересів і суверенних прав держав-учасників Белградської конвенції, а також зміцнення і розвиток економічних і культурних зв'язків цих держав між собою і з іншими країнами.

Крім того, провідними для водного транспорту є наступні неурядові організації.

– *ICS* (Міжнародна палата поставок та Міжнародна федерація поставок) – це основні міжнародні торговельні асоціація та організація, що охоплюють всі галузі морських перевезень і забезпечують 80% світового торгового флоту.

Ці організації представляють такі торговельні галузі, як морська безпека, суднобудівельні стандарти, відповідальність вантажовідправників, політика поставок та вільна торгівля.

– *SMDG* – це група користувачів морськими та контейнерними терміналами, авторизованими портами, що розробляє стандарти для морських контейнерних перевезень, для обміну інформацією між вантажними підприємствами та індивідуальним рухом морських контейнерів з різних портів.

Міжнародним інтеграційним угрупованням, в якому здійснюється транспортна діяльність є, перш за все, Європейський Союз.

1.4. Міжнародні організації транспортної діяльності з питань залізниць.

Цікавий факт	<p>Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) – утворена державами-членами, що приєдналися до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). Штаб-квартира Організації знаходиться в місті Берн. В даний час членами Організації є 45 держав.</p>
---------------------	--

Метою ОТІФ є сприяння, поліпшення і полегшення міжнародного залізничного сполучення.

Цікавий факт	<p>Організація співробітництва залізниць (ОСЗ) створена 28 червня 1956 року. Україна є членом ОСЗ з 1992 року</p>
---------------------	--

ОСЗ створювалася як транспортний орган Ради Економічної Взаємодопомоги, тому на початку до неї увійшли всі країни РЕВ. Після виходу з ОСЗ Німецької Демократичної Республіки та вступу до організації країн, що утворилися на території колишнього СРСР, на 1 січня 2000 року членами організації були 27 країн.

Основними питаннями діяльності ОСЗ є:

- створення передумов і співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії, включаючи комбіновані перевезення;
- співробітництво з проблем, пов'язаних із транспортною політикою, правовими і екологічним аспектами залізничного транспорту;
- ведення Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС), Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), договору про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ПКВ), договору про

Міжнародний залізничний пасажирський тариф (МПТ), договору про Єдиний транзитний тариф (ЄТТ), договору про Правила розрахунків за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях і інших правових документів, пов'язаних із міжнародними перевезеннями;

- формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права;
- розвиток співробітництва по вдосконаленню правил експлуатації і технічних умов, а також модернізації ліній, на яких здійснюються міжнародні перевезення;
- вирішення економічних проблем міжнародного співробітництва залізниць країн - членів ОСЗ;
- співробітництво з іншими міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту і комбінованих перевезень.

Вищим керівним органом ОСЗ є Нарада Міністрів. Вона організує роботу з питань транспортної політики, економічних аспектів транспорту, в тому числі, комбінованих перевезень; ведення справ угод про міжнародне пасажирське і вантажне сполучення та інших документів, пов'язаних із міжнародними перевезеннями; формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права; розвитку співробітництва з іншими міжнародними організаціями в області залізничного транспорту і комбінованих перевезень.

Керівним органом ОСЗ по співробітництву на рівні залізниць є Конференція генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць. Конференція організує роботу з питань міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії, включаючи комбіновані перевезення; обміну інформацією про очікувані зовнішньоторговельні перевезення і, на цій підставі, розробки спільних конкурентоздатних пропозицій; встановлення правил користування вагонами і контейнерами в міжнародному сполученні; організації розрахунків між залізницями; розвитку співробітництва з іншими міжнародними організаціями; економіки і фінансів залізниць; технічних і науково-дослідних проблем.

Виконавчим органом Організації співробітництва залізниць є Комітет ОСЗ. Він забезпечує діяльність Організації в період між сесіями Наради Міністрів і у відношенні Конференції Генеральних директорів виконує функції секретаріату. До складу Комітету входять фахівці, спрямовані в Комітет членами ОСЗ. Комітет очолює голова Комітету.

До складу керівництва Комітету входять заступники голови і секретар Комітету.

Робочими органами ОСЗ є:

- Постійні Комісії з: транспортної політики, екології і комбінованих перевезень; транспортного права; експлуатації залізниць; фінансово-економічних, тарифних питань і маркетингу; технічних питань залізниць.
- Тимчасові робочі групи експертів з: питань прямого вантажного залізничного сполучення між країнами Європи й Азії; розробки змін і доповнень до Правил користування вагонами; ставок і розцінок Правил користування вагонами; стикування національних залізничних телефонних мереж залізниць членів ОСЗ; розробки технічних нормативів для пристроїв електропостачання і залізничної колії з високошвидкісним рухом потягів у напрямку Європа-Азія; безпаперової технології перевезення вантажів; взаємодії електронних систем резервування місць; транспортних коридорів; вироблення рекомендацій з технічних вимог на утримання швидкісної магістралі у сполученні Європа-Азія; розробки алфавітної частини китайсько-німецько-російського тезауруса "Транспорт"; питання зближення УМВС-ЦІМ.
- Спільні групи з іншими міжнародними організаціями: ОСЗ/ЕСКАТО з проекту розвитку перевезень контейнерів маршрутними потягами у сполученні Азія-Європа; ОСЗ/ЦІТ з питання застосування накладної ЦІМ у якості прямої накладної для сполучення з країнами, що застосовують УМВС і накладної УМВС у зворотному напрямку; ОСЗ/МСЗ з кодування й інформатики.

З 1958 року Комітет ОСЗ видає журнал "Бюлетень ОСЗ" шість разів на рік на китайській, німецькій і російській мовах. У "Бюлетені ОСЗ" міститься інформація про діяльність ОСЗ, публікуються матеріали про актуальні, у тому числі, правові проблеми удосконалення і розвитку залізничного транспорту, висвітлюються питання обміну досвідом між залізницями в області експлуатаційної діяльності, впровадження нової техніки і передових технологій, поліпшення економічних показників роботи.

Важливо

У зв'язку з приєднанням Укрзалізниці до угод УМВС та УМПС, Кабінет Міністрів України прийняв Постанову «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення» від 3 квітня 1993 р. за № 246, в якій зобов'язав залізниці, морські пароплавства, вантажовідправників і вантажоодержувачів України забезпечити виконання цих угод.

Україна стала учасницею ОСЗ в червні 1992 року. Представляє Україну в цій організації Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця).

Участь України в ОСЗ має безумовно позитивні наслідки і є необхідною умовою інтеграції залізничного транспорту України в транспортну систему Європи і Азії.

У плані діяльності ОСЗ протягом двох останніх років увага зосереджувалася на виконанні цільових завдань щодо подальшого розвитку міжнародних залізничних перевезень у сполученні між Європою і Азією, вдосконаленні правових і нормативних засад, що дозволяють з максимальною ефективністю реалізувати повний комплекс транспортних послуг на залізничному транспорті. На 2021 рік передбачена робота щодо організації комбінованих перевезень у міжнародному сполученні.

Цікавий факт	<p style="text-align: center;">UIC (Міжнародний залізничний союз) – це всесвітня асоціація торговельно-економічного співробітництва між основними суб'єктами міжнародного залізничного сектора.</p> <p style="text-align: center;">Заснований 17 жовтня 1922р. в Парижі.</p> <p style="text-align: center;">UIC налічує більш ніж 200 членів на 5 земних континентах. Серед них: 84 активних члени, 63 афілійованих і 63 асоційованих членів.</p>
---------------------	---

Міжнародний залізничний союз (UIC) – це неурядова організація, що представляє інтереси залізничної галузі. Основний акцент організація робить на таких питаннях, як лібералізація і глобалізація світового залізничного сектора, а також розв'язання проблем, пов'язаних із всією залізничною галуззю.

Одним із напрямків діяльності Міжнародного залізничного союзу є впровадження єдиної термінології в галузі залізничного транспорту.

В результаті багаторічної роботи компанії був створений тримовний тезаурус залізничних термінів, який був опублікований в 1995 році.

Організація також розробила список стандартних вимог стосовно контейнерних перевезень і перевезень інших вантажів залізничним транспортом. Також, союзом були розроблені системи класифікації для різних видів залізничного транспорту.

Важливо	<p style="text-align: center;">Головна мета організації UIC полягає у сприянні просуванню і розвитку залізничного транспорту у світі.</p> <p style="text-align: center;">Основні цілі діяльності Міжнародного залізничного союзу:</p> <ul style="list-style-type: none"> • сприяння поширенню передового досвіду в галузі залізничного транспорту; • надання підтримки членам союзу в їх прагненні розвивати нові ідеї в галузі залізничного транспорту; • сприяння технологічного розвитку галузі; • стандартизація та уніфікація в галузі залізничного транспорту; • розвиток центрів компетенцій в області безпеки, розвитку електронних технологій тощо.
----------------	---

Організація займається розвитком євроазіатських транспортних коридорів, для чого розроблені єдині технічні стандарти залізниць. Загальні норми та правила сприяють швидкій і безперешкодній роботі національних залізниць в різних сферах. UIC активно співпрацює з іншими об'єднаннями залізничної галузі.

1.5. Міжнародні організації транспортної діяльності з питань автомобільних перевезень.

IRU (Світова організація автодорожнього транспорту), яка представляє інтереси автовантажоперевізників з перевезень вантажів та пасажирів.

Цікавий факт	<p>Світова організація автодорожнього транспорту – головна міжнародна організація в сфері автомобільних перевезень.</p> <p>Заснована у 1948р. в Женеві.</p> <p>До неї входять понад 150 асоціацій і союзів із 45 країн світу.</p> <p>Україна приєдналася до цієї конвенції у 2006 році.</p>
---------------------	--

Важливо	Правові документи ЄС
	<p>- загальнотранспортні: Директива Ради Європи 92/106/ЄС, Регламенти ЄС: № 1315/2013, № 1316/2013, № 1300/2013, № 1301/2013.</p> <p>- галузеві (за видами транспорту): залізничний – Директиви ЄС № 2008/57, № 2012/34; автомобільний – Директиви ЄС № 2008/96, № 2004/54, № 2010/40; морський – Директиви ЄС № 2000/59, № 2010/65; авіаційний – Директиви ЄС № 300/2008, № 549/2004, № 550/2004, № 551/2004, № 552/2004.</p>

Біла книга Транспорт - цей стратегічний документ покликаний представити концепцію Комісії щодо майбутнього транспортної системи ЄС та визначити порядок політичних дій на наступне десятиріччя. Програма, що розглядається, є складовою частиною Стратегії «Європа 2020» та її керівної ініціативи стосовно ресурсоефективної Європи.

Нормативно-правова база регулювання ТПЛЄС представлена в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Нормативно-правова база регулювання ТПЛЄС [1]

Назва документу ЄС	Сутність документу
<i>Загальні документи для TEN-T</i>	
Договір про функціонування транспорту Європейського Союзу від 07.12.1992р.	Угода має на меті розгортання наступного етапу більш тісного зближення країн ЕС, у тому числі й за рахунок наближення національних транспортних мереж
Біла книга – Транспорт 2050 від 2011 р.	Документ стратегічного характеру, який відображає наміри та прагнення ЄС стосовно майбутнього транспортної політики.
Директива Ради Європи 92/106 ЄЕС від 07.12.1992р.	Встановлює спільні правила для окремих типів транспортування товарів між державами-членами.

Регламент ЄС №1315/2013 від 11.12.2013р.	Встановлює принципи розвитку транс'європейської транспортної мережі, що включає двошарову структуру та складається з комплексної і базової мережі.
Регламент ЄС №1316/2013 від 11.12.2013р.	Включає положення, що встановлюють загальні правила надання фінансової допомоги ЄС в проекти <i>TEN-T</i> .
Регламент ЄС №1300/2013 від 11.12.2013	Інформує про створення фонду як одну з форм фінансової підтримки проектів <i>TEN-T</i> та визначає принципи його діяльності.
Галузеві документи для <i>TEN-T</i>	
Директива ЄС №2008 від 17.12.2008	Встановлює необхідні умови для проектування, будівництва, уведення в експлуатацію і технічного обслуговування транс'європейської мережі
Директива ЄС №2012/34 від 21.11.2012	Встановлює правила, що застосовуються до управління залізничною інфраструктурою окреслює принципи та процедури встановлення і стягнення зборів та користування залізничною інфраструктурою
Директива ЄС №2008/96 від 19.11.2008	Встановлює процедури щодо оцінки впливу на безпеку автомобільного руху
Директива ЄС №2004/54 від 29.04.2004	Окреслює мінімальний рівень безпеки для користувачів тунелів <i>TEN-T</i>
Директива ЄС №2010/40 від 07.07.2010	Встановлює основу для підтримки скоординованого і послідовного розгортання і використання інтелектуальних транспортних систем.
Регламент ЄС №550/2004 від 10.03.2004	Встановлює правила з надання аеронавігаційних послуг в єдиному європейському небі.
Регламент ЄС №551/2004 від 10.03.2004	Встановлює правила, метою яких є підтримка концепції поступової інтеграції робочого повітряного простору в контексті загальної транспортної політики ЄС.
Регламент ЄС №551/2004 від 10.03.2004	Встановлює правила, метою яких є забезпечення сумісності між навігаційними системами країн – членів ЄС.

Окрім документів, що безпосередньо стосуються розвитку TEN-T та регулюють її діяльність, необхідно враховувати деякі міжнародні документи ЄС, які прямо стосуються інтеграції української транспортної системи у європейську через імплементацію європейського законодавства [6].

До таких документів відноситься Директива Ради Європи № 92/106 щодо встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами – членами ЄС.

За графіком імплементації положення цієї директиви повинні бути впроваджені упродовж восьми років з дати набрання цією Угодою чинності – тобто до 2023 р.

РОЗДІЛ 2. ТРАНСПОРТ ЄВРОПИ

План

2.1. Дорожньо-транспортна інфраструктура ЄС.

2.2. Залізничний транспорт ЄС.

2.3. Водний транспорт ЄС.

2.4. Повітряний транспорт ЄС.

2.1. Дорожньо-транспортна інфраструктура ЄС.

У 2007 році Європейський Парламент підтримав рішення Європейської Комісії щодо введення норм Євро-5 та Євро-6 для автомобілів, які мають на меті скорочення викидів вихлопних газів до атмосфери.

Вимоги до дорожньо-транспортної інфраструктури ЄС представлені в таблиці 2.1. Цифровізація автомобільної галузі також супроводжується впровадженням «інтелектуальних» безпілотних авто, електромобілів, систем управління перевезеннями, а також технологій електронної безпеки для водіїв (електронні лог-пристрої (ELD)).

Що стосується перших – інтелектуальних безпілотних авто, то попри подальшу роботу над удосконаленням цього цифрового рішення наразі компанією «Tesla» сконструйовано перший електричний тяг, що оснащений функцією «автопілоту» (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Електромобіль «Tesla» з функцією «автопілоту»

Вимоги до дорожньо-транспортної інфраструктури ЄС [1]

<p style="text-align: center;">Держави-члени повинні:</p>	<p>1. Згідно з Директивою ЄС № 1315/2013 забезпечити високу якість доріг.</p> <p>Такі дороги мають бути спеціально спроектовані та побудовані для руху автотранспорту, а також слугувати автомагістралями : швидкісними чи стратегічними дорогами:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>автомагістраль</i> – це дорога, спеціально спроектована та побудована для руху автотранспорту, що не обслуговує прилеглі до неї об’єкти; – <i>швидкісна дорога</i> – дорога, призначена для руху автотранспорту, до якої є доступ насамперед з перехресть або контрольованих вузлів; – <i>стандартна стратегічна дорога</i> – це дорога, яка не є автомагістраллю або швидкісною дорогою, але відповідає стандартам високоякісної дороги
	<p>2. Забезпечити безпеку на дорогах, контролювати її та, у разі необхідності, вдосконалювати згідно з положеннями, прописаними у Директиві ЄС № 2008/96, яка встановлює процедури щодо оцінки впливу на безпеку руху.</p>
	<p>3. Дорожні тунелі довжиною понад 500 м повинні відповідати положенням Директиви ЄС № 2004/54, яка окреслює мінімальний рівень безпеки для користувачів тунелів TEN-T шляхом попередження критичних подій, що можуть погрожувати життю людей, довкіллю, а також містить положення, що забезпечать захист на випадок аварії;</p>
	<p>4. Інтелектуальні транспортні системи повинні відповідати вимогам Директиви ЄС № 2010/40, яка встановлює основу для підтримки скоординованого і послідовного розгортання і використання інтелектуальних транспортних систем (ІТС) в країнах ЄС.</p>

Такого роду цифровий автотранспорт дозволить значно полегшити процес управління авто і дозволить транспортним компаніям значно підвищити ефективність функціонування за рахунок виключення фактору «водія» [3].

2.2. Залізничний транспорт ЄС.

Розглядаючи соціальні аспекти реформ на залізничному транспорті, слід розглянути особливості цих процесів в ряді європейських країн.

Цікавий факт	<p>Довжина залізниць Австрії майже в п'ять разів менша за колії України.</p> <p>Основна характеристика сучасного міжнародного ринку залізничного транспорту Австрії - високий ступень лібералізації доступу до інфраструктури. Тому залізничні транспортні компанії Австрії більше працюють за межами країни, що підтверджується статистичними даними - залізничні внутрішні сполучення – це четверта частина загального вантажообігу Австрії.</p>
Цікавий факт	<p>Залізничний транспорт Бельгії – найстаріший та найрозгалуженіший у Європі. Велика питома протяжність (на 1 км квадр. припадає 100 м колії), загальна довжина колій становить 3,4 тис. км</p>
Цікавий факт	<p>Чеські залізниці - це державне підприємство і 100% належить державі. Залізнична інфраструктура в даний час також належить державі.</p> <p>Щороку Чеські залізниці перевозять близько 98 мільйонів тон вантажу, це 48% вантажного ринку.</p> <p>Трафік рівномірно розподілений між внутрішніми та міжнародними перевезеннями.</p>
Цікавий факт	<p>Залізничний транспорт Німеччини має найбільшу залізничну систему в Західній Європі - 42 тис. км. Його представляє Німецька залізнична лізингова компанія, яка була створена в 1994 році і взяла на себе всю комерційну діяльність залізниць.</p> <p>Близько 45% вантажних перевезень є транскордонними.</p>

Цікавий факт	<p>Залізничний транспорт Польщі представляють Польські залізниці. Переважають внутрішні перевезення (67% завантажених тон), а транзит становить лише 3% тон.</p>
---------------------	---

Цікавий факт	<p>Залізничний транспорт Франції представляє Французька національна залізнична компанія, Societe Nationale des Chemins de Fer (SNCF), яка створена у 1939р.</p> <p>Під французьким рамковим законодавством про внутрішній транспорт від 30 грудня 1982 р., SNCF став громадською організацією, тобто компанією державного сектору, що працює на комерційних лініях.</p>
---------------------	--

Цікавий факт	<p>Залізничний транспорт Румунії в даний час має загальну довжину залізничної мережі більше 11 тис. км. Майже 48% дільниць – електрифіковано, 31% двоколійних ліній.</p> <p>Парк вантажних вагонів 138 тис. од.; 3,18 тис. локомотивів.</p> <p>1 жовтня 1998 року створено шість залізничних компаній:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Caile Ferate Romane (CFR), компанія залізничної інфраструктури; – CFR Marfa, вантажна компанія; – CFR Calatori, пасажирська компанія; – SMF, компанія з управління залізничним транспортом, що надає послуги з юридичних питань, іноземних кредитів, фінансову та бухгалтерську допомогу іншим п'яти залізничним компаніям; – SAAF, компанія з управління залізничними активами, яка керує та розпоряджається надлишковими залізничними активами; – SNCFR, яка відповідає за управління та реструктуризацію старого залізничного боргу.
---------------------	--

2.3. Водний транспорт ЄС.

На морському транспорті питання технічної безпеки пасажирських суден повинні розглядатися в режимі випередження.

Контроль руху суден та інформаційна система **Safe Sea Net** є основою для всіх відповідних інструментів інформації на морі, які забезпечують технічну та громадську безпеку морського транспорту, а також захист навколишнього середовища від забруднення, спричиненого суднами.

Таким чином, забезпечується суттєвий внесок у створення спільного середовища обміну інформацією для спостереження за морською територією ЄС21 та сприяння формуванню єдиного морського простору.

Основні вимоги до інфраструктури морських портів ЄС представлені в таблиці 2.2.

Європейський морський транспортний простір без бар'єрів повинен у подальшому перетворитися у «*блакитний пояс*» для вільного морського руху в Європу і навколо Європи, а водний транспорт повинен використовуватися на повний свій потенціал:

- поєднати використання всіх інструментів контролю всіма відповідними органами,
- забезпечити повну експлуатаційну сумісність систем ІКТ у секторах водного транспорту;
- гарантувати спостереження за суднами та вантажами («*блакитний пояс*») та створити відповідні портові потужності («*блакитні смуги*»);
- запровадити систему надання свідоцтв про звільнення від лоцманського проведення в портах ЄС;
- проаналізувати обмеження на надання портових послуг;
- заохочувати прозорість фінансування портів, визначаючи напрямлення державних коштів на різні види діяльності порту, з метою запобігання будь-якому порушенню конкуренції.

Українські пасажирів та бізнес також мають доступ до поїздок водним транспортом.

Основні вимоги до інфраструктури морських портів ЄС [1]

Держави-члени ЄС повинні:	<p>1. Морські порти мають бути пов'язані з залізницями і автодорогами, а також, де це можливо, – з внутрішніми водними шляхами TEN-T, крім випадків, коли фізичні обмеження не дозволяють таке з'єднання.</p>
	<p>2. Будь-який морський порт повинен бути обладнаний одним вантажним терміналом, відкритим для всіх операторів, на недискримінаційній основі з прозорою процедурою стягнення портових зборів.</p>
	<p>3. Морські канали, портові фарватери і лимани, що з'єднують два моря, або забезпечують доступ від морської акваторії безпосередньо до морських портів, повинні відповідати принаймні, VI класу водного шляху.</p>
	<p>4. Морські порти держави-члена ЄС повинні мати обладнання, необхідне для надання екологічних послуг суднам у портах, зокрема, забезпечити наявність прийомних споруд для судових відходів і залишків вантажу відповідно до Директиви ЄС за № 2000/59, яка регулює таку діяльність.</p>
	<p>5. Морські порти держави-члена повинні бути оснащені системами VTMISS і Safe Sea Net, а також надавати E-Maritime послуги, в тому числі, забезпечити діяльність послуг єдиного морського вікна, як це передбачено в Директиві ЄС № 2010/65, яка має на меті спрощення та узгодження адміністративних процедур, що застосовуються до морського транспорту, за допомогою електронної передачі інформаційного стандарту і раціоналізації формальностей звітності.</p>

Важливо	<p style="text-align: center;">Заходи, що пропонуються:</p> <ul style="list-style-type: none"> - допомога в покращенні показників держав, під чиїми прапорами ходять кораблі (Flag State performance), та відповідності цих держав соціальним стандартам та стандартам безпеки; - сприяння залученню сусідніх країн до участі в ініціативах Європейській мережі безпечного моря (Safe Sea Net) та Європейській мережі чистого моря (Clean Sea Net); - допомога у наближенні до європейських та міжнародних стандартів у судноплаванні внутрішніми водними шляхами; - сприяння глибшій інтеграції країн-сусідів у «Блакитний пояс» - зону вільного морського руху в Європі та навколо неї; - сприяння впровадженню концепції морських магістралей (Motorways of the Seas).
----------------	---

Важливо	<p>МЕТА: здійснити розбудову сучасної інфраструктури морського та річкового транспорту шляхом забезпечення ефективної економічної діяльності портового господарства та підприємств морського і річкового транспорту.</p>
----------------	---

Для реалізації поставленої мети необхідно:

- створити умови для ефективного функціонування підприємств морського та річкового транспорту та портового господарства;
- створити конкурентний та ефективний ринок з прозорими умовами для якісної роботи портових операторів, виробників продукції, перевізників та судновласників;
- підвищити рівень безпеки мореплавства;
- встановити єдині національні правила і вимоги для торговельного і риболовного флоту відповідно до міжнародного законодавства;
- значну увагу приділити екологічним аспектам шляхом удосконалення системи реагування на забруднення морських вод, забезпечено роботу національної системи невідкладної та ефективної боротьби з подіями, які призводять до забруднення берегової смуги чи моря нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами.

2.4. Повітряний транспорт ЄС

Характеристика внутрішнього ринку повітряного транспорту ЄС представлена на рис. 2.2.

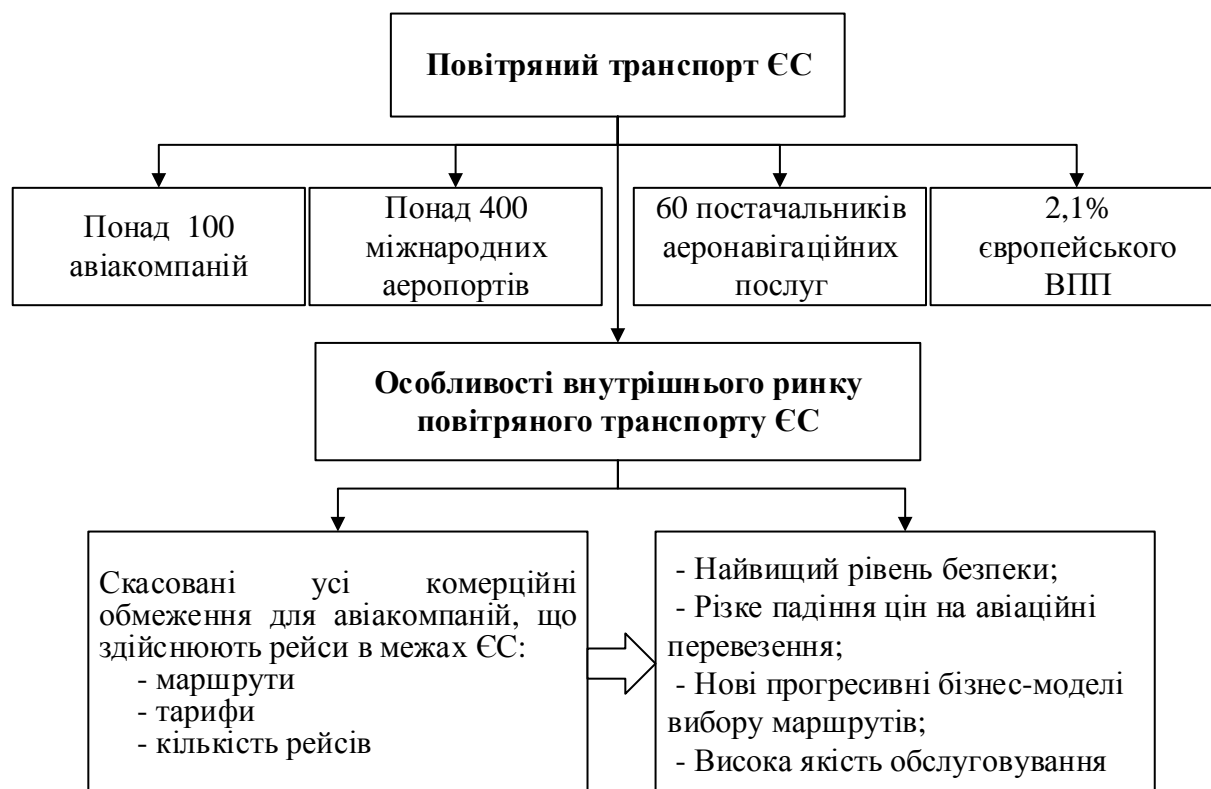


Рис. 2.2. Характеристика внутрішнього ринку повітряного транспорту ЄС

Повітряний транспорт робить ключовий внесок у європейську економіку, маючи понад 100 регулярних авіакомпаній, мережу з понад 400 аеропортів та 60 постачальників аеронавігаційних послуг [52].

В авіаційному секторі безпосередньо працює 1,4-2 мільйона людей і прямо чи опосередковано підтримує 4,7-5,5 мільйона робочих місць. Авіація безпосередньо вносить більше ніж 110 мільярдів євро до європейського ВВП [53].

Пов'язуючи людей та регіони, повітряний транспорт відіграє життєво важливу роль в інтеграції та конкурентоспроможності Європи, а також у її взаємодії зі світом. Це багато в чому пов'язано із створенням єдиного ринку авіації.

Важливо

Єдиний ринок авіації створено у 1992р.

Повітряний транспорт традиційно був високо регульованою галуззю, в якій домінували національні перевізники та державні аеропорти.

Важливо	<p>Внутрішній ринок скасував усі комерційні обмеження для авіакомпаній, що здійснюють рейси в межах ЄС:</p> <ul style="list-style-type: none">- обмеження маршрутів,- кількість рейсів,- встановлення тарифів.
----------------	--

Усі авіакомпанії ЄС можуть виконувати авіап перевезення на будь-якому маршруті в межах ЄС. Ціни різко впали, з'явилися нові бізнес-моделі, і - особливо з точки зору вибору маршрутів - прогрес вражає.

Європейська політика глибоко перетворила галузь повітряного транспорту, створивши умови для конкурентоспроможності та забезпечивши як якість обслуговування, так і найвищий рівень безпеки.

Споживачі, авіакомпанії, аеропорти та працівники отримали вигоду, оскільки ця політика призвела до більшої активності, нових маршрутів та аеропортів, більшого вибору, низьких цін та загальної якості обслуговування.

Саме Регламент 1008/2008 про загальні правила експлуатації повітряного сполучення в Співтоваристві ("Положення про повітряне сполучення") забезпечує економічну базу для повітряного транспорту в Європейському Співтоваристві (рис.2.3).

Регламентом 1008/2008 встановлюються правила на:

- надання та нагляд за експлуатаційними ліцензіями авіаперевізників Співтовариства,
 - доступ до ринку авіап перевезень,
 - реєстрацію та оренду літаків,
 - зобов'язання щодо державної служби,
 - розподіл трафіку між аеропортами,
 - ціноутворення [47].

У цій галузі застосовуються конкретні правила конкуренції, які дуже тісно пов'язані з внутрішнім авіаційним ринком.

Авіаційне керівництво було прийнято у 2014 році.



**Рис.2.3. Положення про повітряне сполучення ЄС:
Регламент 1008/2008**

Це керівництво визначає умови, за яких держави-члени ЄС та місцеві органи влади можуть надавати державну допомогу аеропортам та авіакомпаніям ЄС.

В цілому, Положення про повітряне сполучення встановлює загальні правила функціонування служб повітряного транспорту в ЄС. Ним встановлено, хто може скористатися внутрішнім ринком (наприклад, ліцензовані авіаперевізники ЄС), хто видає операційну ліцензію перевізників і який зв'язок між ліцензією та контролем безпеки авіакомпанії, правом власності ЄС та контролем повітряного перевізника для отримання ліцензії.

Регламентом встановлено, що авіаперевізники ЄС можуть надавати повітряні послуги в будь-якій точці ЄС, але також містить винятки з цієї свободи: зобов'язання щодо державної служби, екологічні і надзвичайні заходи та розподіл трафіку між аеропортами, що обслуговують ту саму агломерацію. У ньому зазначено, що перевізники можуть вільно встановлювати ціну, за умови дотримання положень про прозорість цін.

Важливо	<p style="text-align: center;">Основні цілі Регламенту - зменшити наслідки впливу конкуренції та підвищити ефективність ринку, покращити безпеку повітряних перевезень та сприяти інтересам споживачів.</p> <p>Досягнення цих загальних цілей підтримується набором конкретних та оперативних цілей, спираючись на заходи із семи основних областей політики, охоплених Положенням про повітряне сполучення.</p>
----------------	---

Важливо	<p style="text-align: center;">Ринкова ефективність - це показник доступності (для всіх учасників ринку) інформації, яка забезпечує максимальні можливості для покупців та продавців здійснювати операції з мінімальними трансакційними витратами.</p> <p>Пристаювавши це визначення до внутрішнього авіаційного ринку, ринкову ефективність можна визначити як здатність усіх конкурентів використовувати бізнес-можливості, дозволені Регламентом.</p>
----------------	---

За даними ІСАО, це можна розуміти як поєднання зростання обсягів перевезень та посилення конкуренції, що стимулює підвищення ринкової ефективності в результаті здатності авіаперевізників оптимізувати свою мережу та знижувати ціни.

Основні сегменти регулювання повітряного сполучення в країнах ЄС представлені на рис. 2.4.

Розглянемо 7 основних сегментів регулювання повітряного сполучення ЄС [44]:

1. Цілі підтверджені Положенням про повітряне сполучення, встановленим відповідно до основного принципу ЄС про свободу надання послуг у межах ЄС, який визначає головною метою забезпечення рівних умов для всіх учасників ринку (шляхом запобігання дискримінації між авіаперевізниками ЄС та порушенням конкуренції). Таким чином, рівні умови є найважливішою метою для всіх областей політики з метою забезпечення ефективності ринку та сприяння інтересам споживачів.



Рис. 2.4. Основні сегменти регулювання повітряного сполучення в ЄС

2. Експлуатаційна ліцензія - це дозвіл, який компетентний орган ліцензування надає підприємству, дозволяючи йому надавати повітряні послуги. Умови отримання експлуатаційної ліцензії включають, зокрема, наявність дійсного сертифіката авіаперевізника (АОС), який підтверджує, що перевізник відповідає стандартам безпеки, маючи основне місце діяльності (PPOB) у державі-члені, що видає ліцензію, мажоритарною власністю та фактично контролюється акціонерами ЄС та дотриманням певних фінансових умов.

Положення про експлуатаційні ліцензії вимагають від компетентних ліцензійних органів контролювати відповідність чинним вимогам, включаючи фінансовий стан авіаперевізників.

Як тільки перевізник ЄС більше не може виконувати свої фактичні або потенційні зобов'язання, протягом 12-місячного періоду національний орган ліцензування призупиняє або анулює ліцензію.

Він може надати перевізнику тимчасову ліцензію на термін, що не перевищує 12 місяців, за умови, що безпека не загрожує та існує реальна перспектива фінансової реконструкції протягом цього періоду.

3. Лізинг - широко розповсюджений метод, який використовують авіаперевізники для отримання літального обладнання або збільшення пропускної спроможності свого флоту. Орендоване повітряне судно - це повітряне судно, що використовується за договірною угодою про лізинг між власником повітряного судна ("орендодавцем") та авіаперевізником, який буде ним користуватися ("орендар"). Положення про лізинг сприяє забезпеченню стабільності операцій повітряного сполучення, надаючи авіаперевізникам необхідну оперативну гнучкість для реагування на сезонні, оперативні або фінансові потреби.

Ця мета врівноважується метою мінімізації ризиків безпеки, щоб забезпечити відповідність орендованого літака стандартам безпеки ЄС. Тому попереднє схвалення необхідне для лізингу. Це відповідає цілям ринкової ефективності, безпеки та інтересів споживачів.

4. Положення щодо ціноутворення стосується двох груп зацікавлених сторін, тобто авіаперевізників і споживачів. Авіаперевізники можуть вільно встановлювати ціни (і конкурувати між собою на основі цін) на свої послуги, але вони повинні виконувати певні зобов'язання щодо способу відображення ціни споживачам: остаточна ціна повинна бути зазначена завжди і включати всі неминучі та передбачувані складові ціни.

Ціна повинна бути розбита на вартість авіаквитків / ставок, податків та аеропортових зборів та інших зборів, а будь-які необов'язкові елементи ціни повинні бути вказані чітко, прозоро і однозначно на початку будь-якого бронювання. Це дозволяє споживачам ефективно порівнювати ціни. Положення сприяє реалізації конкурентних авіаквитків, які відповідають загальним цілям ефективності ринку та інтересів споживачів.

5. Правила власності та контролю передбачають, щоб авіаперевізник з операційною ліцензією ЄС мажоритарно належав і фактично контролювався акціонерами ЄС. Причиною є те, що більшість міжнародних повітряних перевезень регулюються угодами про повітряне сполучення (ASA), які зазвичай визначають, що авіаперевізники повинні належати і контролюватися договірною державою або її громадянами, щоб гарантувати, що права, якими обмінюються в рамках ASA, використовуються договірними сторонами та лише їх громадяни. Авіаперевізники можуть і самі гарантувати, що вони виконують вимоги будь-якого ASA.

Однак, правила власності та контролю в ЄС мають на увазі орієнтир щодо країн, які не входять до ЄС, і застосування цих правил створює основу для взаємного визнання.

6. Для того, щоб організувати або підтримувати відповідні регулярні авіаційні сполучення на маршрутах, які обслуговують периферійний регіон чи регіон розвитку або малодіяльний маршрут і є життєво важливим для економічного та соціального розвитку регіону, який вони обслуговують, держави-члени можуть накласти зобов'язання на державну службу на цих маршрутах і це є винятком із свободи надання повітряних послуг у межах ЄС. Положення передбачають рамкову процедуру встановлення цих маршрутів для забезпечення прозорості та недискримінації між авіаперевізниками ЄС. Таким чином, конкретна мета забезпечення зв'язку з віддаленими регіонами врівноважується іншою конкретною метою - мінімізувати викривлення конкуренції, щоб гарантувати, що ефективна конкуренція не спотворюється через протекціонізм на ринку. Це входить до загальних цілей ефективності ринку та інтересів споживачів.

7. Суттєвим винятком із свободи експлуатації є Положення про правила розподілу руху, які дозволяють державам-членам ЄС регулювати розподіл повітряного руху між аеропортами, які розташовані досить близько. Конкретна мета, що дозволяє державам-членам управляти напруженою пропускною спроможністю аеропортів, врівноважується ціллю мінімізації викривлення конкуренції та дискримінації між авіаперевізниками.

Таким чином, будь-які правила розподілу трафіку мають особливо відповідати умовам прозорості, пропорційності та недискримінації. Це підтримує мету ефективності ринку.

РОЗДІЛ 3 АДАПТАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ДО ЄС.

План

3.1. Особливості авіаційної політики ЄС у сфері міжнародних відносин

3.2. Формування стратегій та моделі адаптації авіаційного підприємства в умовах стратегічного лідерства

3.3. Розроблення Авіаційної транспортної стратегії України на шляху до спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

3.1. Особливості авіаційної політики ЄС у сфері міжнародних відносин

ЄЕП не зупиняється на кордоні Європейського Союзу. Його поширення на треті «сусідні» країни, в першу чергу, спирається на політику ЄС у сфері міжнародних відносин.

Цікавий факт	<p style="text-align: center;">Політика ЄС у сфері міжнародних відносин, яка надає пріоритет інтеграції третіх країн до законодавчої бази ЄС, враховує додану вартість діяльності з регіонального співробітництва, що здійснюється на рівні міжнародних організацій, таких як ІКАО та Євроконтроль.</p> <p>Представники ЄС беруть участь у цих організаціях, щоб забезпечити загальну узгодженість між його діями у зовнішній сфері та діями, що проводяться під егідою таких організацій.</p>
---------------------	---

Комісія також просуває оперативні угоди про співпрацю з ANSP від ключових партнерів ЄС як важливе завдання управління мережею з метою кращого управління міжконтинентальним трафіком до / з ЄС та підвищення ефективності роботи європейської мережі банкоматів.

Цікавий факт	Відповідно до Рамкового регламенту Єдиного європейського неба ЄС №549/2004, держави-члени зобов'язані звітувати перед Європейською комісією про імплементацію законодавства про Єдине європейське небо.
---------------------	---

Крім того, держави-члени повинні звітувати перед Комісією про застосування Гнучкого використання повітряного простору (FUA) відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) №551/2004 та статті 8 Регламенту ЄС № 2150/2005.

Важливо	<p>Мережеві функції були створені законодавством Єдиного європейського неба за потужної підтримки зацікавлених сторін.</p> <p>Вони прагнуть:</p> <ul style="list-style-type: none"> • розробляти та створювати європейську мережу маршрутів; • організувати управління потоком повітряного руху; • координувати радіочастоти в межах діапазонів авіаційних частот, що використовуються загальним повітряним рухом; • координувати коди радіолокаційного транспондера [40].
----------------	--

Важливо	<p>Регламент імплементації функцій мережі (ЄС) No 2019/123 встановлює завдання, які повинен виконувати Менеджер мережі стосовно перелічених вище функцій.</p> <p>Менеджер мережі тісно співпрацює з постачальниками аеронавігаційних послуг, аеропортами, авіакомпаніями та військовими.</p> <p>Його метою є підтримка більш безпечної, більш стійкої та ефективної роботи Європейської мережі.</p>
----------------	---

Це також сприяє розгортанню SESAR.

Цікавий факт	<p style="text-align: center;">Євроконтроль був призначений Менеджером мережі Єдиного європейського неба рішенням Комісії від 7 липня 2011 р. (з 2011р. до кінця 2019 р.).</p> <p style="text-align: center;">І був знову призначений Менеджером мережі Єдиного європейського неба на період з 1 січня 2020 р. по 31 грудня 2029 р. Рішення ЄС 2019/709) [26].</p>
---------------------	---

Правління мережі, яке є керівним галузевим органом управління, що складається з представників АНП, користувачів повітряного простору, аеропортів та військових, сприяє безперебійному функціонуванню Менеджера мережі, визначаючи пріоритети та контролюючи прогрес.

Менеджер мережі, який має на меті відіграти життєво важливу роль для конкурентоспроможності авіаційної промисловості Європи, є ключовим фактором для оперативної роботи мережі в сфері пропускної спроможності та ефективності польотів.

Менеджер мережі перейшов від концепції на папері до успішної реальності, визнаної усіма зацікавленими сторонами, що приносить відчутні щоденні переваги для роботи мережі ЄС та суміжних держав.

Цікавий факт	<p style="text-align: center;">Бюджет Менеджера мережі складає 2,6-2,8% від загальних витрат на перевезення в Європі [48].</p>
---------------------	---

Завдяки постійній взаємодії з оперативними зацікавленими сторонами Менеджер мережі відповів на численні очікувані та несподівані виклики. Що стосується очікуваних проблем, то його прямий внесок у економію пропускної спроможності та затримки полягав у зменшенні затримок на маршруті на 10% нижче планів пропускної спроможності, заявлених державами-членами.

Ціль була досягнута кожного року першого Базового періоду, з внеском 10,7% у 2012 році, 13,7% у 2013 році та 13,3% у 2014 році [42].

Менеджер мережі також був дуже близький до виконання двох узгоджених цілей, пов'язаних із підвищенням ефективності польотів.

Координація на рівні мережі обмежила наслідки несподіваних подій, таких як серія страйків у 2013 та 2014 роках (які дорівнювали 13,6% та 13,4% відповідно від загальної кількості затримок на маршруті) і суттєво вплинула на ефективність польотів.

3.2. Формування стратегій та моделі адаптації авіаційного підприємства в умовах стратегічного лідерства

Політика ЄС спрямована на підтримку зусиль, спрямованих на збільшення пропускної спроможності аеропортів там, де є попит, та забезпечення того, щоб авіакомпанії та пасажирів мали високі стандарти безпеки та обслуговування. Як частина цих зусиль, Європейська обсерваторія з пропускної спроможності та якості аеропортів відіграє важливу роль як форум, що збирає держави-члени, Комісію та авіаційні зацікавлені сторони. Мета - дослідити ті сфери, де Європа могла б підтримати національні зусилля щодо пропускної спроможності та якості аеропортів.

У 2014 році новий мандат був розроблений на основі Повідомлення Комісії від 2011 року, що супроводжує пакет аеропортів, та дослідження Євроконтролю «Виклики зростання 2013», яке розглядало проблему дефіциту пропускної спроможності у основних аеропортах ЄС. Було визначено три пріоритетні завдання для дій у 2014-2015 роках:

1. Вивчення національних, регіональних та місцевих стратегій щодо пропускної спроможності аеропортів;
2. Оцінка будь-яких прогалин у розумінні джерел затримок аеропортів у Європі;
3. Кількісна оцінка економічного впливу невдоволеного попиту через обмеження пропускної спроможності аеропорту та вивчення екологічних змінних, що впливають на пропускну спроможність аеропорту. Звіти з цих трьох питань були схвалені Обсерваторією в червні 2015 року:

- Підсумковий звіт Робочої групи «Економічний вплив невлаштованого попиту та екологічних змінних, що впливають на пропускну здатність аеропорту».
- Підсумковий звіт робочої групи "Затримки на повітряному транспорті в Європі: методи вимірювання, звітності та аналізу".
- Підсумковий звіт робочої групи «Навчання на національних, регіональних та місцевих стратегіях щодо пропускної спроможності аеропортів».

Важливо

Потужність в аеропортах ЄС: стратегічна перспектива.

Аеропортові збори сплачуються авіакомпаніями за користування послугами аеропорту. Вони включають посадку пасажирів на повітряне судно, фрахт та інші збори, пов'язані з використанням інфраструктури аеропортів, таких як злітно-посадкові смуги та пасажирські термінали. Врешті-решт ці збори опосередковано сплачуються пасажирями та відправниками вантажів через вартість квитка або експедиторський збір.

Збори застосовуються по-різному, залежно від послуги, яку вони покривають. Пасажирські збори стягуються з пасажирів, тоді як інші - за посадку або зліт літака. Системи нарахування аеропорту в багатьох випадках накладаються або іншим чином регулюються національними органами.

Навіть там, де ці аеропорти є приватною власністю, нарахування повинні відповідати правилам влади. Змінюючи певні збори, аеропорти можуть спробувати збільшити використання аеропортової інфраструктури або зменшити вплив авіації на навколишнє середовище.

Чому залучена Європа? Плата за користування аеропортовою інфраструктурою може становити значні витрати для авіакомпаній.

Важливо

На єдиному європейському ринку немає жодних підстав для застосування аеропортових зборів дискримінаційно, тобто, на шкоду або на користь певних перевізників.

Для належної роботи європейського авіаційного ринку важливо, щоб у більших аеропортах існували мінімальні стандарти збору, щоб забезпечити чесну конкуренцію між авіакомпаніями.

Однак, такі загальноприйняті стандарти повинні поважати різні системи регулювання, що діють в державах-членах і які можуть бути розроблені для компенсації ринкової потужності аеропорту як єдиного постачальника інфраструктури в даному місті чи регіоні.

Важливо

У березні 2009 року Європейський Союз прийняв Директиву, яка доповнює політику щодо зборів за аеропорти та аеронавігаційне обслуговування, розроблену Міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО.

Основними цілями Директиви, яка застосовується до всіх аеропортів ЄС, що обслуговують понад п'ять мільйонів пасажирів на рік, та до найбільшого аеропорту кожної держави-члена є наступні:

- Більша прозорість витрат, які повинні покрити збори. Аеропорти зобов'язані надавати детальний розподіл витрат авіакомпаніям для обґрунтування розрахунку аеропортових зборів.
- Недискримінація: авіакомпанії, які отримують ту саму послугу, сплачують однакову плату. Однак, аеропорти можуть диференціювати свої послуги, якщо критерії для цього є чіткими та прозорими. Аеропорти також можуть змінювати плату за екологічними ознаками (наприклад, нижчі тарифи для більш екологічно чистих літаків).
- Системи консультацій щодо тарифів між аеропортами та авіакомпаніями (які вже існують у багатьох аеропортах ЄС) стануть обов'язковими в усіх аеропортах, на які поширюється дія Директиви
- Держави-члени призначають або створюють незалежний наглядовий орган, завданням якого буде сприяння врегулюванню суперечок щодо оплати між аеропортами та авіакомпаніями.

3.3. Розроблення Авіаційної транспортної стратегії України на шляху до спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

У травні 2017 року був розроблений, проте так і не прийнятий, проект закону «Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом», яким передбачалося запровадження в Україні принципів, зазначених у європейському законодавстві, зокрема в Регламенті №1008/2008 про загальні правила здійснення авіаперевезень у межах Співтовариства.

У лютому 2017 року затверджено План заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з ЄС та його державами-членами на підставі розпорядження Уряду від 08.02.2017 № 88-р17. Цей план реалізовано частково – Державіаслужба прийняла за складною, бюрократичною та застарілою процедурою авіаційні правила України на основі Регламенту №1178/2011 (для льотних екіпажів цивільної авіації), Регламенту ЄС №139/2014 (для сертифікації аеродромів), Регламенту №965/2012 (для виконання повітряної експлуатації) [51].

Проте, ключових змін не відбулось – не прийнято зміни до Повітряного кодексу України в частині прийняття авіаційних правил і Порядок розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України.

Парламентом розроблено проект Закону №6392 від 18.04.2017 р. про внесення змін до Повітряного кодексу України з метою забезпечення ефективного та спрощеного впровадження положень законодавства ЄС в законодавство України. Проте, упродовж 2 років цей проект закону не розглянуто навіть у першому читанні.

У квітні 2017 р. Міністерство інфраструктури заявило про початок виконання Угоди про САП в односторонньому порядку. На двосторонній основі відбувається робота з країнами-членами ЄС, а також іншими країнами-партнерами з метою встановлення більш ліберальних умов здійснення регулярного повітряного сполучення в частині зняття обмежень щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів відправлення/призначення, а також кількості рейсів. Розроблено проект Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Реалізація Авіаційної стратегії сприятиме поступовій інтеграції України у внутрішній європейський ринок ЄС та спільний авіаційний простір. У програмі реалізації транспортної стратегії України на період до 2030 року відсутні положення щодо запровадження спрощеного порядку впровадження положень законодавства ЄС в законодавство України.

Важливо

Одним із головних принципів Авіаційної стратегії України на період до 2030 року є забезпечення екологічної безпеки та енергозбереження об'єктів цивільної авіації шляхом впровадження програми мотивації оновлення парку повітряних суден та зменшення шкідливого впливу цивільних повітряних суден на довкілля завдяки впровадженню новітніх технологій.

Розроблено проект нового Порядку встановлення аеропортових зборів, який дозволить врегулювати питання щодо встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів, скасувавши державне регулювання за встановленням розміру аеропортових зборів.

Важливо

Аеропорти Бориспіль, Харків, Львів і Одеса включено до схваленого Європейською Комісією Індикативного Інвестиційного Плану дій коридорів TEN-T, що дозволить залучити європейські інвестиції у подальший розвиток інфраструктури аеропортів з метою підвищення їхньої пропускної спроможності та якості надання послуг пасажиром.

Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок.

Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку. За цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу.

Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтеперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T [53].

Авторами узагальнено та схематично зображено на рис. 3.1 Авіаційну стратегію Європейського Союзу, яка спрямована на забезпечення процвітання європейської авіації.

В цілому, зовнішня авіаційна політика в ЄС спрямована на забезпечення безпечних, максимально комфортних та економічно сприятливих умов для подорожей пасажирів повітряним транспортом, а також на забезпечення інвестиційної привабливості та реалізації інвестиційних можливостей для компаній ЄС.

АВІАЦІЙНА СТРАТЕГІЯ ЄС СПРЯМОВАНА НА ПРОЦВІТАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ АВІАЦІЇ

АМБІЦІЙНА ЗОВНІШНЯ АВІАЦІЙНА ПОЛІТИКА В ЄС:

Забезпечення надійності авіаційних перевезень

Забезпечення комфорту та кращих цін на авіаквитки для пасажирів

Безпека управління повітряним рухом в критичних ситуаціях

Забезпечення інвестиційної привабливості та реалізації можливостей для компаній ЄС

ПОДОЛАННЯ БАР'ЄРІВ

Єдине європейське небо

Забезпечення ефективності і комфортності послуг в європейських аеропортах

Забезпечення пропускної спроможності аеропортів

Синхронізація зусиль зацікавлених інституцій щодо досягнення поставленої мети

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИСОКИХ СТАНДАРТІВ ЄС

Безпека

Навколишнє середовище

Права пасажирів

Комунікації

ІННОВАЦІЇ ТА ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ

Задіяння системи SESAR

Модернізація управління авіацією

Визначення потенціалу ринку авіаперевезень
Визначення ринку безпілотників та встановлення правил для безпечних безпілотних операцій в ЄС

Розвиток безпіотної авіації

Рис. 3.1. Авіаційна стратегія ЄС

[Розроблено авторами за 51, 52, 53]

Реалізація цієї амбітної зовнішньої авіаційної політики ЄС можлива за умови ефективного реалізації нормативно-правових пакетів щодо Єдиного європейського неба, кінцевою метою яких є підвищення економічних, фінансових та екологічних показників надання аеронавігаційних послуг у Європі; забезпечення необхідної пропускної спроможності аеропортів та ефективності і комфортності послуг в європейських аеропортах; синхронізації зусиль усіх зацікавлених інституцій щодо досягнення поставленої мети.

РОЗДІЛ 4

ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ГРУПОЮ СВІТОВОГО БАНКУ.

До Групи Світового банку входить Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР) і Міжнародна фінансова корпорація (МФК).

Підтримка інфраструктури також належить до головних пріоритетів МБРР, що зокрема було визначено у Стратегії партнерства Групи Світового Банку з Україною на 2012 – 2016 рр. Через кризу у 2014 році Банк передбачив кошти для стабілізації української економіки та підтримав низку реформ: фіскальну консолідацію, боротьбу з корупцією, реформування енергетики, тощо.

На практиці для України було підтримано один великий дорожній проект вартістю 560 млн доларів.

Цікавий факт

У Концепції партнерства з Україною на 2017 – 2021 рр. удосконалення української інфраструктури увійшло до цільового напрямку «забезпечення функціонування ринків»

Розподіл коштів МБРР за контрактами, що були підписані у березні 2014 – вересні 2018 років (за секторами), млн. євро представлено на рис. 4.1.

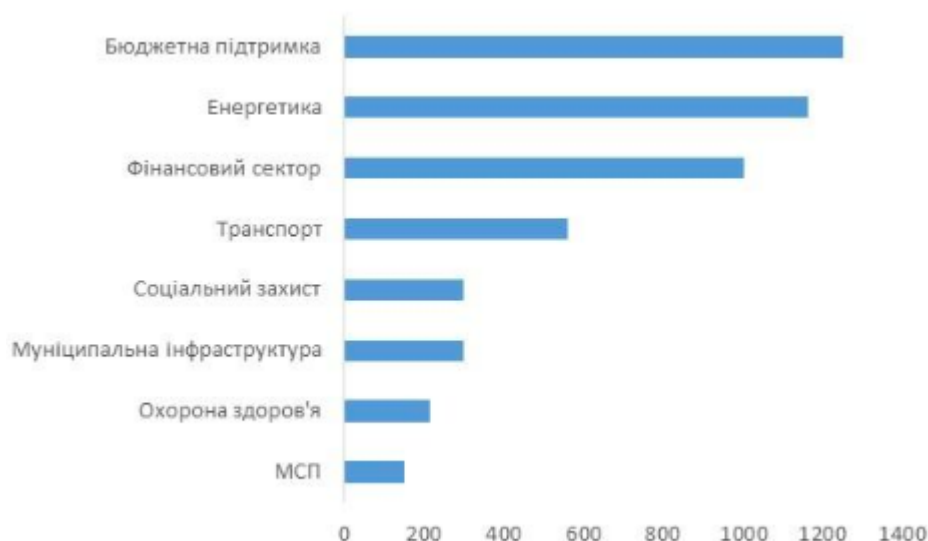


Рис. 4.1 Розподіл коштів МБРР за контрактами, що були підписані у березні 2014 – вересні 2018 років (за секторами), млн. євро

- Джерело: Світовий банк

МФК відповідно до своїх функцій доповнювала роботу Групи Світового банку в корпоративному секторі.

Однак, за останній час надана підтримка лише одного інфраструктурного проекту на суму 37 млн. доларів (менше 10% всіх виділених коштів для приватних проектів).

Основні обсяги фінансово-кредитної підтримки МФО спрямовані на розвиток автомобільних шляхів, залізничних перевезень, портової інфраструктури та річкового транспорту (рис. 4.2.).

Важливо	<p>Дорожня інфраструктура є беззаперечним лідером за обсягом кредитної підтримки.</p> <p>Фінансування затверджених з 2014 р. проектів складає приблизно \$420 млн: «Проект розвитку дорожньої галузі» МБРР (\$338 млн позики) та проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України» за підтримки ЄІБ (75 млн. євро кредитних коштів).</p>
----------------	--

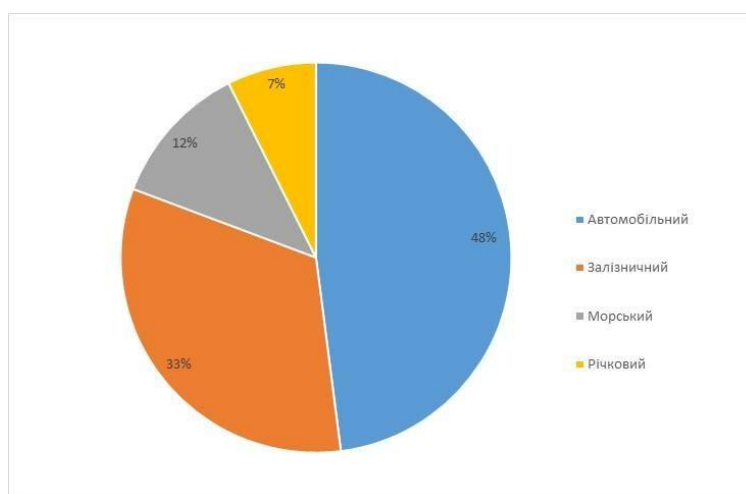


Рис. 2.2. Розподіл кредитних коштів МФО (ЄБРР, ЄІБ, МБРР, МФК) для інфраструктурних проектів за видами транспорту

Джерело: ЄБРР, ЄІБ, МБРР, МФК

На другій позиції знаходиться залізниця. У 2017 р. АТ «Укрзалізниця» підписала угоду на 150 млн євро кредитних коштів ЄБРР для електрифікації та підвищення пропускної спроможності залізничних шляхів за напрямком Долинська – Миколаїв – Колосівка (всього ділянка довжиною 253 км).

Вже на початку жовтня 2018 р. Верховна Рада ратифікувала кредитну угоду з ЄІБ щодо цього проекту, яка передбачала додатково 150 млн. євро кредиту та технічну допомогу на суму **6 млн. євро**.

Також у 2014 р. ЄІБ схвалив дофінансування будівництва Бескидського тунелю в обсязі 55 млн євро позики.

Проект закупівлі відкритих вантажних вагонів для «Укразалізниці» (150 млн. євро) вже пройшов схвалення Ради директорів ЄБРР.

Модернізацію портової інфраструктури в рамках декількох проектів приватного сектору підтримали ЄБРР (97 млн. євро) та МФК (\$37 млн. євро).

Один проект розвитку річкового транспорту спільно профінансували ЄБРР та ЄІБ – сумарно 80 млн. євро.

ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

1. Визначити стратегічні напрямки розвитку транспорту ЄС.
2. Поняття «ЄС», «транспортна політика ЄС» та її складові.
3. Роль міжнародних інвестиційних фондів ЄС у фінансуванні інфраструктурних проектів транспортної системи.
4. Роль міжурядових асоціацій у розвитку транспортних технологій.
5. Роль неурядових транспортних асоціацій у розвитку світової транспортної системи.
6. Україна – член міжнародних транспортних асоціацій.
7. Модель структури організації залізничних перевезень в країнах ЄС.
8. Стратегічні напрямки розвитку інфраструктури транспорту ЄС.

ТЕСТИ

1. Економічну базу для розвитку повітряного транспорту в Європейському Співтоваристві забезпечує:

- А) Регламент 1008/2008 про загальні правила експлуатації повітряного сполучення в Співтоваристві ("Положення про повітряне сполучення");
- Б) лібералізація авіаційного ринку;
- В) стратегічні цілі повітряного транспорту ЄС;
- Г) немає правильної відповіді.

2. Регламент 1008/2008 про загальні правила експлуатації повітряного сполучення в Співтоваристві ("Положення про повітряне сполучення") встановлює основні правила на:

- А) розподіл трафіку між аеропортами;
- Б) реєстрацію та оренду літаків;
- В) ціноутворення;
- Г) всі відповіді вірні.

3. Регламент 1008/2008 про загальні правила експлуатації повітряного сполучення в Співтоваристві ("Положення про повітряне сполучення") встановлює основні правила на:

- А) надання та нагляд за експлуатаційними ліцензіями авіаперевізників;
- Б) лібералізацію авіаційного ринку;
- В) забезпечення екологічної ефективності;
- Г) немає правильної відповіді.

4. Одна із основних цілей Регламенту 1008/2008 - підвищення ефективності ринку. Ринкова ефективність – це:

- А) показник доступності (для всіх учасників ринку) інформації, яка забезпечує максимальні можливості для покупців та продавців здійснювати операції з мінімальними трансакційними витратами;
- Б) здатність усіх конкурентів використовувати бізнес-можливості, дозволені Регламентом;
- В) поєднання зростання перевезень та посилення конкуренції, що стимулює підвищення ефективності в результаті здатності авіаперевізників оптимізувати свою мережу та знижувати ціни.
- Г) всі відповіді вірні.

5. Основними сегментами регулювання повітряного сполучення в ЄС є:

- А) свобода надання послуг;
- Б) експлуатаційна ліцензія;
- В) лізинг;
- Г) всі відповіді вірні.

6. До основних сегментів регулювання повітряного сполучення в ЄС не відноситься:

А) експлуатаційна ліцензія - це дозвіл, який компетентний орган ліцензування надає підприємству, дозволяючи йому надавати повітряні послуги.;

Б) правила власності та контролю, які передбачають, щоб авіаперевізник з операційною ліцензією ЄС мажоритарно належав і фактично контролювався акціонерами ЄС;

В) пропозиції Європейської Комісії щодо Єдиного європейського неба;

Г) Положення про правила розподілу руху, які дозволяють державам-членам ЄС регулювати розподіл повітряного руху між аеропортами, які розташовані досить близько.

7. До основних факторів для розвитку авіаційного транспорту, визначених Національною транспортною стратегією 2030 та Проектом Плану дій, не відносяться:

А) підвищення конкуренції в галузі авіаперевезень та на ринку наземного забезпечення;

Б) впровадження міжнародних технічних і правових норм у сфері транспорту;

В) дерегуляція господарської діяльності, включаючи аеропортові та авіаційні збори й фінансову звітність, шляхом впровадження сучасних підходів до економічного регулювання господарської діяльності;

Г) стимулювання існуючих авіаперевізників.

8. За оцінками провідних авіаторів України, авіаційна галузь сьогодні потребує реалізації таких заходів:

А) надання поворотної фінансової допомоги міжнародним аеропортам Львів та Бориспіль, державному підприємству обслуговування повітряного руху "Украерорух";

Б) сприяння стабілізаційним кредитам українським авіаперевізникам з метою погашення заборгованості перед державними аеропортами Львів та Бориспіль, а також ДП "Украерорух";

В) стимулювання внутрішніх авіаційних перевезень через скасування/зниження ПДВ на внутрішнє авіасполучення та скасування акцизу на авіаційне паливо;

Г) всі відповіді вірні.

9. Європейською Комісією Індикативного Інвестиційного Плану дій коридорів TEN-T схвалено залучення європейських інвестицій у подальший розвиток інфраструктури окремих українських аеропортів з метою підвищення їхньої пропускної спроможності та якості надання послуг пасажиром, а саме:

А) аеропорти Бориспіль, Харків, Львів і Одеса;

Б) аеропорти Бориспіль, Київ (Жуляни), Харків і Одеса;

В) аеропорти Київ (Жуляни), Харків, Львів і Одеса;

Г) аеропорти Бориспіль, Вінниця, Черкаси і Одеса.

10. Участь країн у міжнародних організаціях загально транспортного спрямування має на меті:

А) адаптацію національного законодавства країни до міжнародного законодавства;

Б) впровадження міжнародних технічних і правових норм у сфері транспорту;

В) адаптацію до регулюючих функцій стосовно розвитку міжнародних транспортних перевезень;

Г) всі відповіді вірні.

11. Євроконтроль – це:

А) міжнародна організація, що працює у сфері організації повітряного руху у європейському регіоні;

Б) міжнародна організація, що працює у сфері організації залізничного руху у європейському регіоні;

В) міжнародна організація, що працює у сфері організації морського та річкового транспорту у європейському регіоні;

Г) всі відповіді вірні.

12. Скільки держав беруть участь у діяльності Європейської економічної комісії (ЄЕК)?

- А) 27
- Б) 44
- В) 55
- Г) 116.

13. Коли Україну було прийнято у члени Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА)?

- А) 15 грудня 1999р.
- Б) 15 грудня 2000р.
- В) 15 грудня 2001р.
- Г) 15 грудня 2019р.

14. Євроконтроль налічує:

- А). 82 держави-члени;
- Б) 40 держав-членів;
- В) 24 держави-члени;
- Г) 63 держави-члени.

15. Учасниками Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації є:

- А). близько 190 країн
- Б) близько 60 країн;
- В) близько 80 країн;
- Г) близько 100 країн.

16. Міжнародна асоціація повітряного транспорту ІАТА розробляє стандартні підходи до вантажних перевезень, зокрема інструкції щодо регулювання:

- А) перевезень небезпечних товарів;
- Б) перевезень живих тварин;
- В) перевезень вантажів, які швидко псуються;
- Г) всі відповіді вірні.

17. Міжнародна палата поставок та Міжнародна федерація поставок – це основні міжнародні торговельні асоціація та організація, що охоплюють всі галузі:

- А) повітряних перевезень;
- Б) залізничних перевезень;
- В) морських перевезень;
- Г) всі відповіді вірні.

18. Міжнародний залізничний союз - це:

- А) всесвітня асоціація торговельно-економічного співробітництва між основними суб'єктами міжнародного залізничного сектора;
- Б) неурядова організація, що представляє інтереси залізничної галузі;
- В) неурядова організація, що зосереджена на питаннях лібералізації і глобалізації світового залізничного сектора;
- Г) всі відповіді вірні.

19. Провідними для водного транспорту є наступні неурядові організації:

- А) ІКАО, ІАТА;
- Б) ICS, SMDG;
- В) UIC, IRU;
- Г) Євроконтроль.

20. Україна є членом Організації співробітництва залізниць (ОСЗ):

- А) з 1956р.;
- Б) з 1992р.;
- В) з 1999р.;
- Г) з 2015р.

21. До європейських структурних та інвестиційних фондів не відноситься:

- А) Horizon 2020;
- Б) Європейський соціальний фонд;
- В) Фонд згуртування;
- Г) Європейський морський та рибний фонд.

22. До європейських структурних та інвестиційних фондів відноситься:

- А) Європейський соціальний фонд;
- В) Фонд згуртування;

- В) Європейський фонд регіонального розвитку;
- Г) всі відповіді вірні

23. Ключовим фондом, створеним спеціально для прямих інвестицій у транспортну інфраструктуру, є:

- А) Connecting Europe Facility (CEF);
- В) Horizon 2020 ;
- В) Європейський фонд регіонального розвитку;
- Г) The European Fund for Strategic Investment (EFSI).

24. На що спрямована діяльність фонду згуртування The Cohesion Fund?

- А) на благодійну допомогу іншим фондам, робота яких спрямована на збереження екології;
- Б) на фінансову підтримку країн – членів ЄС;
- В) на розвиток новітніх транспортних технологій;
- Г) на стратегічні інвестиції.

25. Основні обсяги фінансово-кредитної підтримки МФО спрямовані на:

- А) розвиток новітніх транспортних технологій, підтримку наукових проектів та фінансування винаходів;
- Б) розвиток автомобільних шляхів та залізничних перевезень;
- В) розвиток портової інфраструктури та річкового транспорту;
- В) на все вище перераховане.

26. Найбільшу протяжність залізничної системи в Західній Європі має:

- А) Чехія;
- Б) Франція;
- В) Німеччина;
- Г) Польща.

27. Дві третини судноплавства внутрішніх водних перевезень у межах ЄС та 40 % контейнерів проходять через:

- А) Нідерланди;
- Б) Францію;
- В) Бельгію;
- Г) Польщу.

28. Що має на меті діяльність The European Regional Development Fund?

- А) зміцнення економічної та соціальної єдності в ЄС;
- Б) благодійну допомогу іншим фондам, робота яких спрямована на збереження екології;
- В) зміцнення економічної та соціальної єдності країн, які потерпають від економічної кризи;
- Г) розвиток транскордонних проектів та усуненні вузьких місць між ланцюгами комплексної та базової мереж..

29. Система ERTMS (The European Railway Traffic Management System) націлена на:

- А) фінансування будівництва нових залізничних шляхів;
- Б) реконструювання та модернізацію залізничних станцій та депо;
- В) заміну різних національних систем управління потягом і системами управління в Європі.
- Г) Немає правильної відповіді.

30. "Eurail" – це:

- А) залізничний проїзний для 18 європейських країн;
- Б) пропуски, що дозволяють багаторазові поїздки по Європі для людей, що живуть в Європі та навколишніх країнах;
- В) Європейська система управління залізничним рухом;
- Г) Немає правильної відповіді.

31. Європейський морський транспортний простір без бар'єрів повинен у подальшому перетворитися у:

- А) "водний пояс";
- Б) "морський пояс";
- В) "блакитний пояс";
- Г) «екваторіальний пояс».

32. Для забезпечення розбудови сучасної інфраструктури морського та річкового транспорту, необхідно:

А) створити конкурентний та ефективний ринок з прозорими умовами для якісної роботи портових операторів, виробників продукції, перевізників та судновласників;

Б) встановити єдині національні правила і вимоги для торговельного і риболовного флоту, відповідно до міжнародного законодавства;

В) значну увагу приділити екологічним аспектам шляхом удосконалення системи реагування на забруднення морських вод, забезпечення роботи національної системи невідкладної та ефективної боротьби з подіями, які призводять до забруднення берегової смуги чи моря нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами;

Г) всі відповіді вірні.

Список літературних джерел

1. Воронков Д.К. Управління змінами на підприємстві: теорія та прикладні аспекти: [монографія] / Д.К. Воронков. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2010. – 340 с.
2. Калінеску Т.В. Стратегічний потенціал підприємства: формування та розвиток: [монографія] / Т.В. Калінеску, Ю.А. Романовська, О.Д. Кирилов. – Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2007. – 272 с.
3. Литвиненко Л.Л. Організаційно-економічний механізм адаптації авіаперевізника: дис. к.е.н.: 08.00.04 / Л.Л. Литвиненко. – К., 2013. – 202 с.
4. Отенко И.П. Стратегическое управление потенциалом предприятия / И.П. Отенко. – Харьков: ХНЄУ, 2006. – 256 с.
5. Усанов Г.И. Рыночный потенциал предприятия: диагностика состояния, стратегия адаптации и развития: [монографія]. – Владивосток. Дальшу, 2002.–234 с.
6. Харрингтон Дж. Совершенство управления изменениями: пер. с англ. / Дж. Харрингтон; под ред. В.В. Брагина. – М.: Стандарты и качество, 2008. – 192с.
7. Beerel A. Leadership and Change Management / A. Beerel. – New York: SAGE, 2009. – 288 p.
8. Calzada, J. & Fageda, X., 2014. Competition and public service obligations in European aviation markets. *Transportation Research Part A* 70, p. 104–116.
9. Cameron E. Making sense of change management: a complete guide to the models, tools & techniques of organizational change / E. Cameron, M. Green. – [2nd ed.]. – London, Philadelphia: Kogan Page Ltd., 2009. – 372 p.
10. Carter L. Best practices in leadership development and organizational change / L. Carter, D. Ulrich, M. Goldsmith. – San Francisco: John Wiley & Sons, Inc., Pfeiffer, 2005. – 501 p.
11. Dobbs R. Transformational Leadership: A Blueprint for Real Organizational Change / R. Dobbs, P. R. Walker. – Dobbs Leadership, 2010. – 274 p.
12. European Commission, 2016e. Commission Implementing Decision (EU) 2016/2019 of 16 November 2016 on the approval of modified traffic distribution rules for the airports Milan Malpensa, Milan Linate and Orio al Serio. *Official Journal of the European Union*, Volume 18.11.2016, pp. L 312/73-L 312/77.
13. Fageda, X., Jiménez, J. L. & Valido, J., 2017. An empirical evaluation of the effects of European public policies on island airfares. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, pp. 288-299.

14. Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T. & Fioravanti, R., 2018. Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide. *Journal of Air Transport Management* 66, p. 65–75.
15. Horth D. *Innovation Leadership. How to use innovation to lead effectively, work collaboratively, and drive results* / D. Horth, D. Buchner. – Brussels: Center for Creative Leadership, Continuum, 2014. – 20 p.
16. Jones D.J. *Leading and Implementing Business Change Management: Making Change Stick in the Contemporary Organization* / D.J. Jones, R.J. Recardo. – London: Routledge, 2013. – 304 p.
17. Lawrence P. *Leading Change: How Successful Leaders Approach Change Management* / P. Lawrence. – London: Kogan Page Publishers, 2014. – 232 p.
18. McGuire B.J. *Transforming Your Organization. Global Organizational Development White Paper Series* / B.J. McGuire, J.C. Palus, W. Pasmore, G.B. Rhodes. – Greensboro: Center for Creative Leadership, 2009. – 17 p.
19. Merkert, R. & O'Fee, B., 2016. Managerial perceptions of incentives for and barriers to competing for regional PSO air service contracts. *Transport Policy*, Volume 47, pp. 22-33. 195 P.
20. Redondi, R., 2013. Traffic Distribution Rules in the Milan Airport System: Effects and Policy Implications. *Journal of Transport Economics and Policy*, pp. 493-499.
21. Rockley A. *Managing Enterprise Content* / A. Rockley, C. Cooper. – [2nd ed.]. – San Francisco: New Riders Press, 2012. – 384 p.
22. Rozenberg, R., Szabo, S. & Šebešćáková, I., 2014. Comparison of FSC and LCC and Their Market Share in Aviation. *International Review of Aerospace Engineering*, 7(5).
23. Stanford N. *Guide to Organisation Design: Creating high-performing and adaptable enterprises* / N. Stanford. – New York: Bloomberg Press, 2007. – 343 p.
24. Storey J. *Managerial Dilemmas: Exploiting paradox for strategic leadership* / J. Storey, G. Salaman. – Chichester: Wiley, 2009. – 287 p.
25. UK CAA, 2006. *Ownership and Control Liberalisation - A discussion paper - CAP 769*, London: UK Civil Aviation Authority.
26. Williams, G. & Pagliari, R., 2004. A comparative analysis of the application and use of public service obligations in air transport within the EU. *Transport Policy* 11, p. 55–66.

27. Wittman, M. D., Allroggen, F. & Malina, R., 2016. Public service obligations for air transport in the United States and Europe: Connectivity effects and value for money. *Transportation Research Part A* 94, p. 112–128.

Інтернет ресурси:

28. Офіційний сайт Європейської Комісії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/index_en.htm.

29. Федяй Н.О. Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в трансевропейську транспорту мережу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2018/95.pdf

30. CAPA Centre for Aviation, 2017b. CAPA’s airline start-up summary for 2016; Paradigm shifts are likely in 2017, [Online], Available at: <https://centreforaviation.com/insights/airline-leader/capas-airline-start-up-summary-for-2016-paradigm-shifts-are-likely-in-2017-340031>.

31. CAPA, 2013. The airline base concept: European LCCs love to base aircraft and crew abroad, unlike others,[Online] Available at: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/the-airline-base-concept-european-lccs-love-to-base-aircraft-and-crew-abroad-unlike-others-131872>

32. EASA, 2012. COMMENT RESPONSE DOCUMENT (CRD)-2 TO NOTICE OF PROPOSED AMENDMENT (NPA) 2010-10. [Online], Available at: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/CRD-2%202010-10.pdf>

33. EASA, 2015. Proposal to create common rules for operating drones in Europe. [Online], Available at: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/205933->

34. European Commission, 2006. Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for the operation of air services in the European Community. [online] Available at: http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2006/sec_2006_0943_en.pdf.

35. European Commission, 2014b. Summary of the public consultation results - Commission initiative on aviation safety and possible revision of Regulation (EC) 216/2008. [Online] Available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/consultations/doc/2014-aviation-safety-summary.pdf>

36. https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos_public.html

37. ICAO, 2013. Price transparency in international air transport. [Online] Available at: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp015_en.pdf.
38. ICAO, 2014. Manual on the regulation of international air transport (Doc 9626)- Third Edition -2016, online: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf.
39. Kraus J.A. Leadership Development for Organizational Success [Electronic resource] / J.A. Kraus, N.C. Wilson. – Mode of access: <http://www.siop.org/WhitePapers/Visibility/LeadershipDevelopment.pdf>
40. Morley, D., 2018. TBT (Throwback Thursday) in Aviation History: Manx2. [Online] Available at: <https://airlinegeeks.com/2018/03/01/tbt-a-look-back-at-manx2/>
41. Sanata et al, 2017. Consumer Reactions to Drip Pricing. [Online] Available at: http://faculty.tuck.dartmouth.edu/images/uploads/faculty/nemc/Santana_Dallas_Morwitz_DripPricing.pdf
42. SESAR, 2016. European Drones Outlook study - Unlocking the value for Europe. [Online] Available at: https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/European_Drones_Outlook_Study_2016.pdf
43. UK CAA, 2017a. Application by British Airways PLC to lease foreign-registered. [Online] Available at: <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/20170714%20BAwetLeaseAdviceForDfTFinal.pdf>.
44. UK CAA, 2017b. Cost sharing flights: guidance and information - CAP1590. [Online] Available at: http://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP1590-Cost_Sharing_Information_V2.1.pdf
45. Угода про спільний авіапростір буде підписана найближчим часом – Маасікас. <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3183527-ugoda-pro-spilnij-avia-prostir-bude-pidpisana-najblizcim-casom-maasikas.html>
46. Євроінтеграційний портал : <http://eu-ua.org/yevrointehratsiia/statystyka>
47. ЄС: Міжнародна економічна інтеграція <https://sites.google.com/site/economorganizations/opek/es-evropejskij-souz>
48. Abbas W. The Role of Leadership in Organizational Change. Relating the Successful Organizational Change to Visionary and Innovative Leadership [Electronic resource] / W. Abbas, I. Asghar. – Mode of access: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:326289/fulltext01>
49. CAA, 2018. Sharing the cost of recreational flying. [Online], Available at: <https://www.caa.co.uk/Blog-Posts/Sharing-the-cost-of-recreational-flying/>

50. http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2018/95.pdf.

51. Regulation (EU) No 1300/2013 of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 on the Cohesion Fund and repealing Council Regulation (EC) No 1084/2006 / офіційний сайт Access to European Union law. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1300>

52. European Regional Development Fund / офіційний сайт Enterprise Europe Network. European Regional Development Fund. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf

53. The Europe 2020 Project Bond Initiative - Innovative infrastructure financing
Офіційний сайт European Investment Bank. URL: <http://www.eib.org/products/blending/project-bonds>.

54. This-is-TEN-T. Journal of Nordregio №2, 2008. URL: <http://www.nordregio.seen/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-22008/This-is-TEN-T>.