

## SAFETY REQUIREMENTS FOR INNOVATION: ECONOMIC AND LEGAL REGULATION PROBLEMS

Kuzmina M. M.

The article deals with the concept of “innovation products’ safety”. The article describes the basics of the legal regulation of creation and production of safe product innovation.

**Keywords:** safety, innovation products, the main indicators of the innovation products’ safety.

УДК 346.5:656.02

### ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР: ПРАВОВА ПРИРОДА ТА ВИДИ

*А. В. Матвєєва, кандидат юридичних наук  
Науково-дослідний інститут правового забезпечення  
інноваційного розвитку НАПрН України*

*Визначено види транспортного коридору. Обґрунтовано, що поняття «міжнародний транспортний коридор» та «національний транспортний коридор» слід розглядати як організацію.*

**Ключові слова:** транспортний коридор, види транспортних коридорів, організація.

**Постановка проблеми.** Незважаючи на той факт, що в Україні фактично розпочалася розбудова інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, у національному законодавстві немає визначення поняття «транспортний коридор», проте останнім часом воно все частіше застосовується не тільки у офіційних друкованих засобах масової інформації, а й у деяких нормативних актах [1; 2].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання визначення правової природи транспортних коридорів, їх видів та учасників ще не розглядалося вченими. Науково-теоретичною базою для написання статті стали наукові праці провідних правознавців та економістів: С. Алексеєва, Р. Бойчука, С. Демського, Д. Задихайла, А. Мілашевича, А. Новікової, М. Цвіка та ін.

**Формулювання цілей.** Метою статті є визначення особливостей правової природи транспортних коридорів, їх видів, а також кола учасників.

**Виклад основного матеріалу.** Термін «landbridge» — «міжконтинентальні сухопутні мости», або «міжнародні транспортні коридори», — виник в Америці

ще у 60-ті роки ХХ ст., коли розпочався бурхливий розвиток торгівлі між основними континентами світу [3, с. 67]. Відповідно до Аналітичної записки до Концепції узгодженої транспортної політики держав — учасниць СНД міжнародні транспортні коридори (МТК) визначаються як сукупність магістральних транспортних комунікацій із відповідним облаштуванням, як правило, різних видів транспорту, що забезпечують перевезення пасажирів та вантажів у міжнародному сполученні на напрямках їх найбільшої концентрації та таких, що пов'язують різні країни [4]. Транспортний коридор (ТК) розглядається як 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 напрямі [5, с. 162]. Група експертів ЄЕК ООН прийняла таке визначення МТК — «це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає рухомий склад та стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють в єдиному напрямі, а також сукупність технологічних, організаційних та правових умов цих перевезень» [6, с. 365–366].

У науковій літературі та засобах масової інформації зустрічаються й інші визначення ТК. Так, А. Новікова вказує, що «міжнародні транспортні коридори — це сукупність магістральних транспортних комунікацій, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні і транзиті у напрямках їх найбільшої концентрації» [3, с. 8]. О. Шестак зазначає, що ТК — це магістраль, яка представлена транспортними лініями різних видів транспорту, що проходять паралельно, орієнтовані в одному напрямі і можуть простягатись у смузі шириною в сотні кілометрів [7, с. 125]. М. Погребицький визначає МТК як маршрут або напрям двостороннього масового переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно, контрольовано і з конкурентоспроможними вартісними показниками [8, с. 359]. На думку А. Солімова, МТК — це «комплекс наземних і водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою у певному напрямі, включаючи допоміжні споруди, підвізні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, обладнання для керування рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства» [9]. Майже ідентичне визначення МТК пропонує і О. Філіпенко [10, с. 177].

Проаналізувавши визначення поняття «транспортний коридор», слід відмітити, що науковці оперують двома поняттями — транспортний коридор та міжнародний транспортний коридор. А законодавець ще використовує поняття «національний транспортний коридор» [11]. Тобто, при розгляді категорії

«транспортний коридор» ми фактично використовуватимемо ці три поняття. При цьому вважаємо, що категорія «транспортний коридор» є найбільш широкою та загальною, а категорії «міжнародний транспортний коридор» та «національний транспортний коридор» (НТК) є видами ТК. На нашу думку, наведені визначення ТК хоча й певною мірою вказують на його окремі ознаки, проте жодне визначення не висвітлює його правової природи, а отже, і не охоплюють усіх складових елементів.

Виходячи з наведених визначень, можна зробити певні висновки щодо *ознак ТК*: 1) ТК характеризується територіальною визначеністю. ТК у межах однієї держави — це лише частина загальноєвропейської транспортної інтермодальної системи, яка розташована на території окремої країни; 2) це переміщення як вантажів, так і пасажирів; 3) ТК передбачає наявність певних маршрутів або напрямів переміщення; 4) це переміщення характеризується високою швидкістю, надійністю, передбачає безперешкодний перетин митниць різних країн; 5) перевезення у рамках ТК відбувається за допомогою різних видів транспорту; 6) ТК включає сукупність різних видів транспорту та транспортних комунікацій; 7) мета ТК — швидке, безперервне та безперешкодне доставлення вантажів та пасажирів територією держави, на якій створено конкретний ТК, найкоротшими шляхами за допомогою оптимізації функціонування ринку транспортних послуг (як загальноєвропейського, так і національних ринків транспортних послуг країн-учасниць); 8) включає специфічний суб'єктний склад.

Досягнення мети функціонування ТК, а також виконання важливих завдань, які постають перед ТК, можливе, на нашу думку, лише за умови створення ТК у формі організації — міжнародного та національного рівнів.

Традиції європейського співробітництва в транспортній діяльності було започатковано ще до Першої світової війни. У цей же час було укладено перші угоди в галузі міжнародного транспортного права. Першою транспортною організацією була постійна міжнародна організація дорожніх конгресів. Крім того, функціонують транспортні відділи у: Міжнародному союзі експедиторських організацій, Міжнародному бюро перевезень, Міжнародній дорожній федерації, Міжнародному союзу залізниць, Європейській конференції міністрів транспорту, Міжнародній асоціації автомобільного транспорту та ін. Проте немає жодної організації, яка б займалася транзитними перевезеннями та розбудовою ТК.

Загальновідомо, що будь-яка організація має свої мету та завдання, заради виконання яких вона власне і створюється. Наразі достатньо актуальним є виконання низки першочергових завдань: забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, переважно — у транзитних перевезеннях; захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування

транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національних транспортних систем та захист економічних інтересів країн-учасниць; злагоджена робота різних видів транспорту; охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [12]. Усі ці завдання є рівною мірою важливими, але різнорівневими.

Перш за все слід визначити мету, з якою створюються МТК. Так, метою МТК є швидке, безперервне та безперешкодне доставлення вантажів та пасажирів (у тому числі транзитом) територією держави, на якій створено конкретний МТК, найкоротшими шляхами за допомогою оптимізації функціонування ринку транспортних послуг (як загальноєвропейського, так і національних ринків транспортних послуг країн-учасниць). Тому до основних завдань МТК (виходячи із поставленої мети) слід віднести: створення єдиних правил перевезення вантажів та пасажирів для всіх країн-учасниць ТК; єдність у розумінні та встановлення на нормативному рівні вимог щодо швидкості, безперервності та безперешкодності перевезень; встановлення вимог щодо безпеки перевезень; визначення органів управління, які здійснюватимуть регулювання та контроль за діяльністю у межах ТК; визначення учасників ТК, їх функцій, виконуваних завдань та умов допущення до ТК тощо; встановлення вимог до об'єктів інфраструктури ТК; визначення єдиних принципів формування митної, тарифної та цінової політики та закріплення їх у єдиному документі країн-учасниць ТК; створення єдиної інформаційної мережі; гармонізація законодавства у сфері перевезень.

Виконання цих завдань можливе лише за умови створення єдиної організації, яка об'єднає у своєму складі всіх учасників МТК, споживачів послуг МТК, встановить єдині правила врегулювання відносин між ними тощо.

З огляду на недостатність правової регламентації конструкції МТК (а точніше — на відсутність регламентації як самої правової категорії «міжнародний транспортний коридор», так і механізмів його створення та функціонування) наразі перед ученими постає завдання: змоделювати законодавчу конструкцію МТК. При цьому слід зауважити, що ефективність такого моделювання вже підтверджена існуючою практикою законотворення. Так, питання створення організації, яка б визначала загальні засади функціонування відносин у сфері переказу коштів, врегульоване за допомогою створення такої правової конструкції, як «платіжна система», та закріплення основних засад функціонування таких систем на законодавчому рівні [13]. А завдяки створенню відповідної організації — торгово-промислової палати були вирішені такі важливі завдання: сприяння розвитку народного господарства та національної економіки, її інтеграції у світову господарську систему, формування сучасних промислової, фінансової та торговельної інфраструктур, створення сприятливих умов для підприємницької діяльності,

всебічний розвиток усіх видів підприємництва, не заборонених законодавством України, тощо [14].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні» торгово-промислова палата є недержавною неприбутковою самоврядною організацією, яка об'єднує юридичних осіб, що створені і діють відповідно до законодавства України, громадян України, зареєстрованих як підприємці, та їх об'єднання. Торгово-промислова палата є юридичною особою. В Україні діють Торгово-промислова палата України та регіональні торгово-промислові палати, які створюються на території Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва та Севастополя [14]. Торгово-промислова палата України є членом Міжнародної торгової палати. Членами торгово-промислової палати України є регіональні торгово-промислові палати, юридичні особи, громадяни України, зареєстровані як підприємці, та члени регіональних торгово-промислових палат. Отже, вибудовується чітка ієрархічна структура: Міжнародна торгова палата — Торгово-промислова палата України — регіональні торгово-промислові палати — юридичні особи та громадяни України, зареєстровані як підприємці.

Законом України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» надане визначення поняття «платіжна система» — це платіжна організація, члени платіжної системи та сукупність відносин, що виникають між ними при проведенні переказу коштів (ст. 1 п. 1.29). Законодавець розрізняє внутрішньодержавну та міжнародну платіжні системи [13].

Проаналізувавши наведені нормативно-правові акти та коментарі науковців, можна зробити певні висновки про способи законодавчого врегулювання подібних відносин. Так, торгово-промислова палата та платіжна система мають деякі спільні риси: вони є перш за все організаціями; ці організації є неприбутковими (некомерційними); ці організації є недержавними, що підвищує довіру до них та об'єктивність їх роботи; членами цих організацій є юридичні особи та фізичні особи-підприємці. За таким самим принципом можна побудувати і модель правової конструкції ТК — створити недержавну самоврядну неприбуткову організацію, членами якої будуть юридичні та фізичні особи-підприємці.

До основних ознак МТК як організації слід віднести: 1) МТК має бути недержавною самоврядною і неприбутковою організацією. Хоча держави і беруть участь у створенні МТК, проте вони у подальшому не є його учасниками. Держави виконують засновницьку функцію стосовно конкретного МТК, однак у подальшому, на нашу думку, МТК повинен функціонувати на засадах саморегуляції; 2) ця організація повинна мати чітко визначені територіальні межі. Так, їх можна визначити як територію двох або більше держав, у рамках яких і функціонуватиме така організація та розповсюджуватиме свої правила саме на цю територію; 3) така організація має діяти відповідно до ухвалення

державами — учасницями Конвенції про створення конкретного МТК та власного Статуту, який має бути погоджений членами конкретного МТК; 4) метою створення такої організації є впорядкування відносин між учасниками МТК та визначення основних засад здійснення перевезень у межах території МТК, а також забезпечення швидкого, безперешкодного, своєчасного та якісного задоволення потреб споживачів у транзитних перевезеннях у межах цієї організації; 5) така організація також виконуватиме функцію посилення міжгалузевої та регіональної кооперації різнорідних юридичних осіб для переміщення пасажирів та вантажів найбільш оптимальними та короткими шляхами.

**Висновки.** З огляду на наведені положення *національний транспортний коридор* пропонується визначити також як недержавну самоврядну неприбуткову організацію, що має створюватися відповідно до закону засновниками, які затвердять її Статут, діє на території України, визначає основні засади здійснення перевезень у межах своєї території з метою забезпечення швидкого, безперешкодного, своєчасного та якісного задоволення потреб споживачів у транзитних перевезеннях на території України. *Міжнародний транспортний коридор* слід розглядати як міждержавну самоврядну неприбуткову організацію, членами котрої є НТК держав-учасниць конкретного МТК, яка діє на території двох і більше держав відповідно до Конвенції про заснування конкретного міжнародного транспортного коридору та Статуту цього міжнародного транспортного коридору.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.1996 р. № 1512 // ЗПУ України. — 1996. — № 21. — Ст. 588.
2. Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.1996 р. № 1324 // ЗПУ України. — 1996. — № 19. — Ст. 543.
3. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. — К. : НППМБ, 2003. — 494 с., В. К. Ковальський. Становление таможенного дела на территории Николаевской области (с древних времен до образования города Николаева) / В. К. Ковальський // Митна справа. — 2003. — № 6. — С. 88–92.
4. Концепция согласованной транспортной политики государств — участников СНГ на период до 2010 года : Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 15.09.2004 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.rada.gov.ua>.
5. Сіваченко І. Ю. Вільні економічні зони : навч. посіб. / І. Ю. Сіваченко, Н. О. Кухарська, М. А. Левицький. — К. : Дакор Алеута, 2002. — 480 с.
6. Неруш Ю. М. Логистика : учебник / Ю. М. Неруш. — М. : ТК Велби, Проспект, 2006. — 520 с.

7. Шестак О. І. Інфраструктура міжнародних транспортних коридорів / О. І. Шестак // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління : тези доп. першої наук.-практ. конф. Ч. 2 : Економіка і управління. — К. : КУЕТТ, 2003. — С. 125–134.
8. Погребиський М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень / М. Погребиський // зб. наук. праць НАДУ при Президентіві України. — 2006. — № 1. — С. 355–365.
9. Солімов А. Міжнародний транспортний коридор № 5 — південна артерія Європи [Електронний ресурс] / А. Солімов // AUTOPROFI. — 2002. — № 20 (214). — С. 3. — Режим доступу : // <http://www.autoprofi.ua/2002/N20/1/3.php>.
10. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / О. В. Філіпенко. — К., 2004. — 211 с.
11. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV // Відом. Верхов. Ради України. — 2005. — № 51. — Ст. 556.
12. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94 // Відом. Верхов. Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
13. Про платіжні системи та переказ коштів в Україні : Закон України від 05.04.2001р. № 2346-III // Відом. Верхов. Ради України. — 2001. — № 29. — Ст. 137.
14. Про торгово-промислові палати в Україні : Закон України від 02.12.1997 р. № 671/97-ВР // Відом. Верхов. Ради України. — 1998. — № 13. — Ст. 52.

## ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР: ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ВИДЫ

Матвеева А. В.

Определены виды транспортного коридора. Обосновано, что понятия «международный транспортный коридор» и «национальный транспортный коридор» следует рассматривать как организацию.

**Ключевые слова:** транспортный коридор, виды транспортных коридоров, организация.

## THE TRANSPORT CORRIDOR: LEGAL NATURE AND FORMS

Matveeva A. V.

The types of a transport corridor are certain. It is proved that the notions “international transport corridor” and “national transport corridor” is necessary to consider in several meanings as an organization.

**Keywords:** transport corridor, types of transport corridors, organization.