

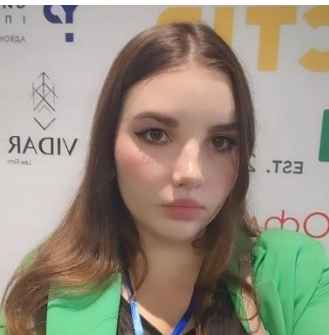


УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2023-2-14-104-110>

ORCID.ORG/0000-0001-7183-5206

Безубов Дмитро Олександрович,
доктор юридичних наук, професор,
академік Міжнародної кадрової академії,
завідувач кафедри конституційного та адміністративного
права
Юридичного факультету Державного університету
інфраструктури та технологій



ORCID.ORG/0009-0001-2157-9264

Синиця Вікторія Тарасівна,
студентка 3 курсу Юридичного факультету,
Державного університету інфраструктури та технологій

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Анотація. У статті розглядаються різні методи підвищення безпеки транспортних коридорів, зокрема імперативний, диспозитивний та ініціативний підходи. Визначаються особливості кожного методу та розкриваються важливі аспекти та виклики, пов'язані з забезпеченням безпеки на міжнародних транспортних маршрутах. Дослідження фокусується на правових рамках, які регулюють цю сферу та визначають обов'язки та відповідальність країн, що проходять через транспортні коридори. Зроблено висновок про важливість впровадження цих методів для підвищення рівня безпеки на дорозі.

В статті описується загальне уявлення про ініціативний метод в області забезпечення безпеки національних транспортних коридорів та їх роль у розвитку територій, а також про регіональні проекти та ініціативи, що підтримуються окремими країнами або групами країн. Національні транспортні коридори з'єднують великі міста або міські агломерації, а також морські порти з логістичними центрами. Регіональні проекти та ініціативи можуть бути реалізовані в рамках угоди між країнами. Розвиваючі коридори відіграють важливу роль у розвитку територій, забезпечуючи транспортне забезпечення логістики та ланцюгів поставок.

Ключові слова: безпека, транспортна безпека, транзитні коридори, імперативний метод, диспозитивний метод, ініціативний метод, транспортні потоки, інфраструктура.

Annotation. The article discusses various methods of improving the security of transport corridors, including mandatory, dispositive and proactive approaches. The article identifies the features of each method and reveals important aspects and challenges related to ensuring security on international transport routes. The study focuses on the legal framework that regulates this area

and defines the duties and responsibilities of countries passing through transport corridors. It is concluded that it is important to implement these methods to improve road safety.

The article describes the general idea of the proactive method in the field of national transport corridor security and their role in the development of territories, as well as regional projects and initiatives supported by individual countries or groups of countries. National transport corridors connect large cities or urban agglomerations, as well as seaports with logistics centres. Regional projects and initiatives can be implemented as part of an agreement between countries. Development corridors play an important role in the development of territories by providing transport support for logistics and supply chains.

Keywords: *security, transport security, transit corridors, imperative method, dispositive method, proactive method, traffic flows, infrastructure.*

Постановка й обґрунтування актуальності проблеми. Проблема транспортних коридорів є актуальною в сучасному світі, оскільки вони сприяють торговим та транспортним потокам між центрами економічної діяльності та порталами міжнародної торгівлі. Забезпечення безпеки транспортних коридорів є важливим завданням для держав та організацій, що відповідають за транспортну інфраструктуру.

Уряди та організації впроваджують різні методи для забезпечення безпеки транспортних коридорів, які можна узагальнити у три основні категорії: імперативний, диспозитивний і ініціативний. Імперативний метод передбачає створення чітких і обов'язкових правил та обмежень для учасників дорожнього руху. Диспозитивний метод базується на принципі відповідальності та вільного вибору, де правила є менш жорсткими, проте учасники повинні дотримуватися обмежень. Ініціативний метод передбачає активну участь та відповідальність учасників дорожнього руху в області безпеки на дорозі.

Крім того, існують регіональні проекти та ініціативи, які підтримуються окремими країнами або групами країн. Національні транспортні коридори створюються для з'єднання великих міст або міських агломерацій. Транспортні коридори можуть включати різні види транспорту та альтернативні маршрути.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, які стосуються методів підвищення безпеки на дорозі були предметом наукових досліджень Д.О. Беззубов, Г. П. Фердмана, Клепікова О.В., А.В. Володіна, С.С. Гончаренко, А.В. Ковтунова, В.А. Корзуна, А.Ф. Котляренко, П.В. Куренкова, В.А. Ламіна, А.Г. Мартинова, В.Ю. Малова, О.В. Соколової, В.А. Хмеля, Дзьобань О. П., Ліпкан В. А, Нижник Н. Р., Петрів І, Пилипчук В, І. Оніщенко, С. Жук, С. Мосов, П. Пригунов, М. Сунгуровський, О. Мельник., Іванец Г. І, Ю. П. Битяк, І. В. Яковюк, С. Г. Серьогіна, Л. Шипілова, Ю. П. Битяк, І. В. Яковюк. та ін.

Мета дослідження. Метою є дати описову модель функціонуванню транспортного коридору з позиції забезпечення безпеки та формування адекватних механізмів протидії загрози та небезпекам.

Виклад основного матеріалу. Принципова ідея будь-якого транспортного коридору - концентрація транспортних, вантажних і пасажирських потоків на магістралях, що мають максимальну пропускну здатність і високий рівень облаштування. Завдяки цьому забезпечується прискорення вантажних і пасажирських перевезень, а також їх здешевлення за рахунок виникнення ефекту масштабу. Додатковий ефект виникає, коли в смузі транспортного коридору проходять комунікації декількох взаємодіючих видів транспорту.

Принцип створення транспортного коридору сам по собі відомий досить давно. У нашій країні ще планом ГОЕЛРО1 передбачалося створення так званих полімагістралей як основного засобу міжрегіонального товарообміну. Однак сучасні системи транспортних коридорів активно створюються на всіх континентах починаючи з 1970-х рр. як інструмент забезпечення торгівлі та розвитку в епоху глобалізації економіки.

Залежно від цілей створення транспортного коридору, рівня взаємодії зацікавлених у його створенні сторін і характеру регулювання транспортної, торговельної та економічної діяльності транспортний коридор може бути транзитним, торговим або розвиваючим.

Основна мета створення транзитного коридору - забезпечення умов для безперешкодного та економічно ефективного руху транспортних засобів на певному напрямку. При цьому вирішуються, головним чином, транспортно-технологічні завдання, пов'язані зі спорудженням і модернізацією шляхів сполучення, терміналів, інформаційних систем[1].

Існує класифікація транзитних коридорів, згідно з якою вони поділяються на три типи: лендбрідж - сухопутне з'єднання порту, куди вантаж доставляється морем, з портом на протилежному узбережжі континенту, звідки морське перевезення триває; мінібрідж (minibrIDGE) - сухопутне з'єднання порту, куди вантаж доставляється морем, з пунктом призначення на протилежному узбережжі континенту; мікробрідж (microbridge) - сухопутне з'єднання порту, куди вантаж доставляється морем, з пунктом призначення в глибині континенту.

Створення торговельного коридору, на додаток до цього, передбачає введення сприятливих митних, податкових, адміністративних режимів та надання комплексу додаткових логістичних послуг для розвитку торгівлі між регіонами або країнами, які з'єднує даний транспортний коридор.

Розвиваючі коридори покликані відігравати системоутворюючу роль в економічному і соціальному розвитку територій, по яких вони проходять. Їх створення ув'язується з проектами розвитку галузей економіки та соціальної сфери відповідних регіонів.

Найбільш важливу роль у транспортному забезпеченні логістики та ланцюгів поставок грають транспортні торгові коридори. Відповідно до визначення Світового банку, транспортний торговельний коридор - це сукупність транспортної та логістичної інфраструктури, а також послуг, яка координується національним або міжнародним регіональним органом для сприяння торговим та транспортним потокам між центрами економічної діяльності та порталами міжнародної торгівлі. Транспортні коридори можуть бути міжнародними або національними.

Міжнародні транспортні коридори з'єднують між собою дві або більше межуючі між собою держави і можуть проходити через декілька транзитних держав, зокрема, для забезпечення морської торгівлі для країн, що не мають виходу до моря.

Створення та розвиток міжнародних транспортних коридорів є предметом міжнародних угод, що укладаються в різних регіонах світу. Подібні угоди припускають залучення до створення транспортних коридорів значних ресурсів, а також гармонізацію законодавства та адміністративних процедур, застосовуваних при виконанні перевезень по транспортним коридорам.

Найбільш інтенсивний розвиток транспортні коридори отримали в Європі, де паралельно розвиваються система транспортних коридорів Євросоюзу (мережа TEN-T,

Transeuropean Network -Transport) і пан'європейська система транспортних коридорів, що охоплює, в основному, регіон Центральної та Східної Європи.

Мережа транспортних коридорів формується і на азіатському континенті, при цьому однією з головних є завдання створення транспортного коридора для виходу на європейські транспортні комунікації. Найбільш відомим євразійським міжнародним транспортним коридором є проект TRACECA1.

У Північній Америці транспортні коридори створюються і розвиваються в рамках угоди NAFTA для забезпечення торгівлі між Канадою, США і Мексикою.

Крім континентальних систем міжнародний транспортний коридор, існує також велика кількість регіональних проектів та ініціатив, які підтримуються і реалізуються окремими країнами або групами країн.

Національні транспортні коридори створюються в межах однієї держави. Зазвичай національні коридори з'єднують між собою великі міста або міські агломерації (наприклад, коридор Бостон - Вашингтон в США або коридор Токіо в Японії). Створюються і національні транспортні коридори щодо невеликої довжини, які з'єднують морські порти з прилеглими до них логістичними центрами або "сухими портами". Багатонаціональні транспортні коридори є складовими частинами або відгалуженнями міжнародних транспортних коридорів.

Міжнародне забезпечення безпеки транспортних коридорів – це цілеспрямована діяльність всіх учасників міжнародної економічної діяльності щодо впровадження режимів нормального функціонування перевезень між країнами в умовах мінливих політичних та військових змін.

Використання концепції транспортних коридорів при створенні і розвитку транспортних систем дозволяє: Забезпечувати ув'язку пріоритетів і проектів розвитку транспортної та економічної інфраструктури, видів транспорту, територій; знижувати витрати, пов'язані прямо або побічно з транспортуванням, за рахунок концентрації транспортних і вантажних потоків, скорочення необхідного землевідведення і т.д.; розвивати інтермодальні перевезення, забезпечуючи взаємодію видів транспорту у вузлових пунктах транспортних коридорів; локалізувати екологічні ефекти за рахунок розміщення в одній загальній смужці комунікацій різних видів транспорту; забезпечити чітку систему пріоритетів для відбору інфраструктурних проектів.

Транспортні коридори включають транспортні комунікації, які можуть бути прокладені по різних трасах, але мають спільні вузлові пункти, що забезпечує зручний вибір виду транспорту, його зміну в процесі транспортування або перевалку між різними сервісами одного виду транспорту. Вузловими пунктами транспортних коридорів є портали і хаби, в яких концентруються основні транспортні потоки.

Деякі транспортні коридори мають єдиний маршрут і обслуговуються одним видом транспорту. Однак більшість коридорів включають комунікації різних видів транспорту і альтернативні маршрути, а також регіональні відгалуження.

У більшості випадків транспортні коридори створюються на базі комунікацій залізничного та автомобільного транспорту, які взаємодіють через інтермодальні термінали. В окремих випадках до складу транспортного коридору включаються внутрішні водні шляхи або лінії прибережного судноплавства. Океанські і повітряні маршрути до складу транспортного коридору не входять, однак морські порти і аеропорти є найважливішими елементами порталів основних транспортних коридорів.

Транспортні коридори рідко створюються "з нуля". Більшість транспортних коридорів формується на основі існуючих комунікацій, які модернізуються на основі єдиних стандартів (допустимі навантаження, габарити, пропускна здатність і т.д.), що забезпечує

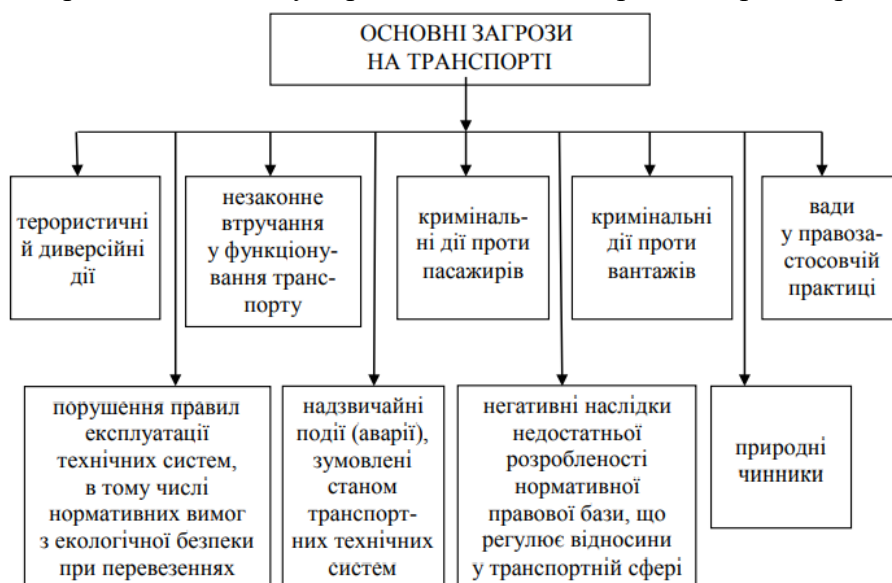
безперешкодний наскрізний рух транспортних засобів. Параметри і потужність терміналів у вузлових пунктах транспортних коридорів вибираються таким чином, щоб забезпечити безперешкодну перевалку і проміжне зберігання вантажних одиниць, можливість виконання логістичних операцій з перевезення товарів, обслуговування транспортних засобів і т.д. [2].

Проектування потужностей функціонування транспортних коридорів є частиною планування в сфері економічних відносин та міжнародних зв'язків держави. Така діяльність передбачає наявність наступних елементів: 1) економічний та правовий аналіз – щодо впливу загроз і небезпек на функціонування транспортного коридору; 2) моніторинг станів на різних етапах функціонування транспортного коридору; 3) прогнозування майбутніх змін, що можуть вплинути на стан безпеки транспортного коридору. В сукупності ці три елементи становлять – первинний кластер безпеки транспортного коридору.

Таким чином, надійне забезпечення безпеки транспортних коридорів стало сьогодні для багатьох країн світу, в тому числі і для України, одним із найактуальніших завдань, що зумовлено низкою факторів: безпрецедентною ескалацією тероризму і диверсій на транспорті, застосуванням із боку структур внутрішньодержавного і міжнародного тероризму нових, особливо небезпечних способів здійснення диверсійних актів (масовим використанням терористів-смертників і транспортних засобів як знарядь диверсії); активізацією національних і транснаціональних форм організованої злочинності, що спеціалізуються на незаконних зовнішньоекономічних операціях, контрабанді, нелегальній міграції та використовують транспортні артерії у своїх злочинних цілях; тісним переплетенням тероризму з міжнародним наркобізнесом – головним його фінансовим джерелом. Діяльність щодо підвищення рівня безпеки транспортних коридорів акумулює в собі не тільки протидію незаконному обігу наркотиків, а й припинення контрабанди зброї, боєприпасів, вибухових речовин, засобів здійснення диверсійних актів; безперервним зростанням інших форм неправомірного втручання у функціонування транспортного комплексу (блокування транспортних шляхів, транспортних засобів, розкрадання і хуліганства на транспорті тощо), що призводить до аварій і дестабілізації його роботи.

Зростання на транспорті числа аварій та інших надзвичайних ситуацій зумовлене не тільки порушенням правил експлуатації технічних систем, але і фізичним станом самих цих систем, високим ступенем зносу та їхньою технічною недосконалістю.

Для того щоб зрозуміти масштаби загрози транспортній безпеці необхідно розглянути склад транспортного комплексу держави й основні загрози на транспорті.



Транспортний комплекс включає в себе транспортну інфраструктуру в повному обсязі: всі види транспортних засобів, включаючи підземний, а також трубопроводи, всі види доріг і шляхів, мости та тунелі, контактні лінії, всі види станцій і вокзалів, стоянки автотранспортних засобів, суден, всі види морських і річкових портів і портових засобів, гідротехнічні споруди, аеродроми, аеропорти, об'єкти системи зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів, а також всі інші об'єкти, які забезпечують функціонування транспортного комплексу: будови, пристрої й устаткування[3].

Забезпечення безпеки транспортних коридорів є складним завданням, і його виконання включає участь різних зацікавлених сторін на різних рівнях – від національного до міжнародного. Основні учасники, які реалізують забезпечення безпеки транспортних коридорів, включають: Міністерство інфраструктури України, яке розробляє та впроваджує політику та стратегії щодо безпеки транспортних коридорів; Міністерство внутрішніх справ та Міністерство оборони забезпечують правопорядок і взаємодію для запобігання та вирішення можливих загроз безпеці транспортних маршрутів; Державна Митна Служба та прикордонна Служба відповідають за контроль та обмеження переміщення небезпечних матеріалів та товарів через кордони; Міжнародні організації з транспорту, наприклад: Міжнародний союз залізниць (UIC), Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU), Міжнародна морська організація (ІМО), які розробляють стандарти та рекомендації; А також Міжнародні організації з безпеки, наприклад, Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) та Інтерпол, які співпрацюють у плануванні та виконанні заходів безпеки; Органи місцевого самоврядування та регіональна влада здійснюють контроль за безпекою транспортних інфраструктурних об'єктів, таких як мости, дороги та тунелі.

Важливу роль у забезпеченні безпеки транспортних коридорів відіграють транспортні компанії та логістичні провайдери - вони відповідають за забезпечення безпеки та ефективності транспортування товарів через коридори.

Міжнародні партнерства, зокрема, участь в міжнародних партнерствах та угодах, таких як Європейська Асоціація Залізниць (СЕР) або Азіатсько-Тихоокеанська Економічна Співпраця (АРЕС), спрямованих на спільне забезпечення безпеки транспортних коридорів, також мають винятковий вплив на забезпечення безпеки транспортних коридорів.

Для забезпечення безпеки транспортних коридорів існують різні методи, які можна узагальнити у три основні категорії: імперативний, диспозитивний і ініціативний.

Імперативні методи полягають у: 1) прийнятті та впровадженні законодавчих актів та нормативів, що регулюють безпеку, ефективність та управління транспортними коридорами. Це може включати в себе створення правил перевезення, обмежень та вимог до транспортних засобів; 2) встановленні обов'язкових стандартів та вимог до інфраструктури, технічних характеристик транспортних засобів і процесів обслуговування; 3) введенні системи обов'язкової сертифікації для засобів та послуг, що використовуються на транспортних коридорах, з метою забезпечення відповідності стандартам та вимогам.

Диспозитивні методи включають: інфраструктурні заходи - розробка та модернізація інфраструктури транспортних коридорів, пристосованої до потреб користувачів; добровільні сертифікаційні програми - запровадження системи добровільної сертифікації для заохочення використання високих стандартів та найкращих практик; декларативні угоди - укладення угод між учасниками транспортних коридорів щодо взаємовизначених обов'язків та співпраці.

Ініціативні методи включають в себе: впровадження інноваційних технологій, до прикладу, використання сучасних технологій, таких як Інтернет речей (IoT), штучний інтелект, для покращення моніторингу, управління та безпеки на транспортних коридорах; створення інноваційних фінансових механізмів: розробка нових фінансових інструментів та механізмів для привертання інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури та покращення безпеки; розробка та впровадження стратегій, спрямованих на забезпечення сталого розвитку транспортних коридорів, з урахуванням екологічних, економічних та соціальних аспектів. [4].

Висновок. Дослідження міжнародно-правових аспектів регулювання безпеки транспортних коридорів свідчить про важливість системного та спільного підходу до забезпечення безпеки на міжнародних транспортних маршрутах. В статті пропонуємо нову категорію «кластер безпеки транспортних коридорів».

Враховуючи зростання обсягів транскордонного руху та велику кількість учасників цього процесу, розробка та впровадження ефективних правових механізмів є критично важливим завданням. Важливим елементом є також посилення міжнародного співробітництва в області обміну інформацією, навчання та технологічних інновацій. Отже, в контексті постійно зростаючого обсягу міжнародних транспортних потоків, сприяння безпеці та надійності транспортних коридорів вимагає не тільки національних, але й широкомасштабних міжнародних заходів, що мають на меті створення єдиної та дієвої системи правового регулювання.

Література:

1. Вовк Ю. Я., Вовк І. П. Основи теорії транспортних процесів і систем. Тернопіль : Терноп. нац. техн. ун-т ім. Ів. Пулюя, 2021. 104 с.
2. Нагорний Є. В. Інтегровані транспортні процеси. Харків : ХАРКІВ. НАЦ. АВТОМОБ.-ДОРОЖ. УН-Т, 2020. 226 с.
3. Фердман Г. Загрози транспортній безпеці України за умов глобалізації: державно-управлінський аспект. Публічне управління і адміністрування в Україні. 2020. № 17. С. 156.
4. Фердман Г. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. Право та державне управління. 2020. № 2. С. 383.