

УДК 334.012.82:656.073

*Д-р екон. наук О.Г. Дейнека,  
Є.М. Алдохіна, О.Ю. Гайдук*

## **МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ**

**Постановка проблеми.** Багато дослідників підтримують тезу про те, що історія України впродовж століть значною мірою залежала від ділової активності на трансконтинентальних торгових маршрутах, що перетинають її територію. Коли ці шляхи "працювали", країна була у силі, динамічно розвивалася, випереджаючи у своєму розвитку багато держав Європи. При згасанні активності на торгових маршрутах Україна, незважаючи на своє винятково вигідне географічне положення, досить швидко перетворювалася на пересічну європейську околицю, а то й зовсім на багато століть зникла з історичної сцени.

На жаль, у перші роки формування нової незалежної Української держави цей історичний досвід було майже проігноровано. Адже тільки у березні 1994 р. заступник міністра транспорту України А.Артеменко на 2-й Всеєвропейській конференції з питань транспорту в Греції (о. Крит) підписав протокол про 9 транспортних коридорів. Інший заступник міністра Л.Костюченко вже брав участь у роботі наступної 3-ї Загальноєвропейської конференції з питань транспорту, що відбулася у Фінляндії (м. Гельсінкі).

Дещо дивним виглядає ставлення українського уряду до участі в цих грандіозних проектах, що мають виняткове значення для вітчизняної економіки. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі

транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала. Зауважимо, що у сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала [5]. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія.

Україні потрібно було понад два з половиною роки після закінчення 2-ї Загальноєвропейської наради на о. Крит, щоб її Кабінет Міністрів ухвалив Постанову "Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів" (від 16 грудня 1996 р. № 1512). Цим документом затверджено і взято до реалізації перелік "критських" коридорів, що проходять територією України. Крім цього, Кабінет Міністрів рекомендував міністерствам закордонних справ і транспорту, попередньо погодивши пропозиції української сторони з компетентними органами сусідніх держав, внести їх на розгляд 3-ї Загальноєвропейської конференції як доповнення до мережі вже затверджених міжнародних транспортних коридорів (МТК). З названої вище постанови випливає, що:

- Україна бере на себе зобов'язання надати частину своєї транспортної мережі для формування 3, 5 і 9-го критських МТК

із деякими відгалуженнями по своїй території.

- ініціює створення нових МТК – між Балтійським і Чорним морями (Гданськ - Варшава - Ковель - Одеса) та навколо Чорного моря (через країни Чорноморського економічного співробітництва);

- пропонує включити до Євро-Азіатського транспортного коридора (проект TRACECA) поромні переправи: Одеса - Поті та Баку - Туркмен-баши (на Каспійському морі).

Серед основних організаційних заходів, передбачених вищезгаданою Постановою, – створення ВАТ "Транспортні коридори України" із змішаною формою власності. Відповідну пропозицію має підготувати Фонд держмайна. Основна мета цього ВАТ – прискорення організації проектних і будівельно-монтажних робіт, пов'язаних із будівництвом та модернізацією національної транспортної мережі, що входить до МТК.

У першочерговому порядку передбачалось також розроблення проєктів Концепції і Державної програми створення і подальшого функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Така Концепція відповідно до Плану першочергових заходів щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні була створена відповідними міністерствами і відомствами. Її розробники виходили з того, що Україна займає зручне (вигідне) для створення МТК геополітичне і гео економічне положення, має розвинуту промисловість, здатну виготовляти й обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також кваліфіковані кадри та потужний потенціал наукових, проектних і навчальних закладів. Питання щодо формування та розвитку міжнародних транспортних коридорів розглядалися у публікаціях учених та фахівців транспортної галузі України, серед яких

слід назвати таких учених: Бараш Ю.С., Пасічник В.І., Пащенко Ю.Є., Цвєтов Ю.М., Макаренко М.В., Дикань В.Л., Позднякова Л.О., Шинкаренко В.Г. та ін.

Проте процес інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів передбачає удосконалення економічних та управлінських підходів у зв'язку з очікуваним входженням країни до європейської спільноти. У зв'язку з цим вважається за доцільне визначити концептуальні підходи до інтеграції в міжнародних транспортних коридорах окремих видів транспорту України.

**Актуальність теми.** Актуальність розроблення і затвердження Концепції обумовлена доцільністю інтеграції транспортної мережі України в систему міжнародних транспортних коридорів з метою: залучення додаткових обсягів транзитних перевезень і валютних надходжень; скорочення транспортних витрат; наближення до міжнародних стандартів перевезення пасажирів і вантажів, енергетичних і екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки українського експортного потенціалу на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників, підтримки оперативної готовності національної транспортної системи до використання її в інтересах підвищення обороноздатності країни.

У Концепції за основу взято прийняті у Європейському Союзі принципи міжнародної транспортної політики. Вони включають: політичні та комерційні аспекти, соціальний прогрес, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетинання державних кордонів, технічні й технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку.

У Концепції обґрунтовані географічні напрямки та конкретний перелік

транспортних коридорів, їхня інфраструктура, варіант розвитку транспортної мережі України, що максимально відповідає вимогам до МТК. У ній також подано прогнозу оцінку обсягів перевезень по кожному транспортному коридору, визначено етапність і пріоритетність створення національної мережі.

Перехід на згадані принципи має здійснюватися послідовно, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої та правової бази.

**Об'єктом дослідження** виступають процеси формування міжнародних транспортних коридорів.

**Предметом дослідження** є теоретичні і методичні підходи до оптимізації діяльності міжнародних транспортних коридорів.

**Виклад основного матеріалу.** Створення транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є загальнодержавним пріоритетом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Відповідно до Концепції, єдині підходи у здійсненні державної політики щодо реалізації цього пріоритетного напрямку розробляє Державна комісія з питань транспортних коридорів на чолі з першим віце-прем'єр-міністром України.

Концептуальну основу функціонування транспортно-дорожнього комплексу становлять ринкові відносини, найважливішими елементами яких є роздержавлення, демонополізація, цивілізована конкуренція, правова рівність структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу.

У Концепції визначено такі загальні пріоритетні напрями розвитку транспортно-дорожнього комплексу на період до 2015 р.:

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;

- інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення відповідної національної

нормативної бази, узгодженої з міжнародними документами в даній галузі; упровадження нової техніки і сучасної технології організації перевезень;

- формування ринкового конкурентного середовища в галузі шляхом сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням вітчизняних та зарубіжних інвесторів;

- впровадження у транспортно-дорожню галузь міжнародних рекомендацій та стандартів щодо розвитку взаємовигідного співробітництва з національними і міжнародними організаціями;

- забезпечення безпеки в транспортно-дорожньому комплексі; упровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне вирішення проблеми охорони навколишнього середовища;

- створення інформаційних автоматизованих систем управління; розвиток комунікацій у напрямках Європа – Україна – Азія; Північ – Україна – Південь, а також інших нових національних транспортних комунікацій; розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;

- розвиток туристичних послуг із забезпеченням сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

Пріоритетними напрямами у підгалузях транспортно-дорожнього комплексу за видами транспорту є:

по автомобільному транспорту:

- розвиток міжміських автобусних перевезень; щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень і транзитних перевезень вантажів;

- щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання обсягів міждержавних транспортних послуг і транзиту;

по залізничному транспорту:

- реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей;

- оновлення рухомого складу;
- входження національної інфраструктури залізниць у систему міжнародних транспортних коридорів;
  - по морському транспорту:
    - оновлення і поповнення флоту;
  - створення вільних економічних зон різних типів у морських портах;
    - розвиток круїзного плавання;
    - розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах;
      - нарощування перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів;
  - створення державної системи безпеки судноплавства;
    - удосконалення системи управління і зв'язку;
      - по річковому транспорту:
        - збільшення обсягу перевезень експортно-імпортних вантажів;
        - збільшення перевезень на туристичних судах, особливо іноземних туристів;
        - удосконалення системи внутрішніх водних шляхів України;
        - розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України в Загальноєвропейську мережу транспортних коридорів;
      - по автомобільних шляхах:
        - приведення технічного рівня національної мережі автомобільних шляхів у відповідність до міжнародних стандартів та вимог безпеки;
        - поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих шляхів, підвищення рівня їхньої облаштованості й економічності перевезень, приведення їх у відповідність до сучасних вимог;
        - розширення обсягів будівництва автомобільних шляхів, насамперед у напрямках міжнародних транспортних коридорів;
        - доведення стану штучних споруд на шляхах до сучасних нормативних вимог;

- забезпечення високої якості будівельних робіт, ремонту й утримання автомобільних шляхів.

Концепцією передбачаються два варіанти будівництва транспортних коридорів на території України:

- реконструкція і модернізація існуючої мережі;

- побудова нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів.

Реконструкція і модернізація існуючої мережі здійснюватиметься переважно на конкурсних засадах із залученням коштів державного бюджету (насамперед із надходжень на дорожні роботи), а також з інших джерел фінансування. Приватний капітал у даному випадку залучається для розвитку окремих об'єктів транспортних коридорів, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Для забезпечення функціонування транспортних коридорів, а саме для переробки контейнерних, контрейлерних та інших вантажів створюються транспортно-складські комплекси (ТСК), що мають таку класифікацію:

сухопутні прикордонні – Ковель, Франко-транс – Рава-Руська (Жовква) – Мостиська + Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;

сухопутні по території України – Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ;

водні – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Октябрськ, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ.

**Висновки.** Викладена Концепція спрямована на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефектив-

ного, відповідаючого суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг. Вона містить принципові напрямки стратегії розвитку і головних питань подальшого розвитку та сталого функціонування транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року з визначенням пріоритетів і першочергових завдань.

Положення Концепції відповідає загальній спрямованості здійснюваних у державі реформ і відображає специфіку транспорту та важливість державного регулювання транспортної діяльності.

Пріоритетне значення на перспективу надається економічним зрушенням у транспортній галузі і підвищенню їх результативності через розроблення законодавчо-правової бази і удосконалення структури управління транспортною системою.

При сучасному стані транспортно-дорожнього комплексу економічні зрушення можуть дати значний ефект тільки при значному підвищенні технічного рівня цієї галузі, для чого необхідні модернізація й оновлення транспортних засобів, виробничої бази всіх видів транспорту та дорожнього господарства.

Викладені в Концепції пріоритети і напрямки розвитку сформульовані з урахуванням стану та місця кожного виду транспорту у вирішенні загально-

транспортних завдань. Їх реалізація потребує значних капітальних вкладень і повинна здійснюватись з урахуванням вимог економічної ефективності.

Реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортно-дорожнього комплексу, перспективи інтеграції України у світове господарство та посилення транзитних функцій держави через інвестиційну політику передбачає державну участь у фінансуванні об'єктів транспортної галузі, які мають державне значення, підвищення інвестиційного потенціалу за рахунок інвестиційної активності транспортних підприємств та залучення інших джерел фінансування інвестиційних процесів. В умовах обмеженості інвестицій першочерговим завданням є приведення в нормативний стан усіх складових транспортної системи.

Положення цієї Концепції повинно бути основою при формуванні державної транспортної політики, удосконаленні нормативно-правової бази транспорту, розробленні державних та регіональних цільових комплексних програм у частині розвитку видів транспорту, транспортної інфраструктури й дорожнього господарства та вирішенні окремих транспортних і пов'язаних з транспортом проблем, підготовці урядових рішень з цих питань, а також програм соціально-економічного розвитку держави.

### *Список літератури*

1. Савченко, В.В. Інтеграція залізниць України до міжнародної транспортної мережі [Текст] / В.В. Савченко // Залізничний транспорт України. – 2003. - № 4. – С. 47.
2. Міжнародні транспортні коридори [Текст] // Залізничний транспорт України. – №1. – 1998. – С. 2-5.
3. Дьомін, Ю.В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення) [Текст] / Ю.В. Дьомін. – К.: Юнікон-Прес, 2001. – 342 с.
4. Оцінка можливості підвищення швидкості пасажирських поїздів на залізницях України [Текст] / І.П. Корженевич, Б.І. Торопов, Ю.Л. Земляний, В.В. Арсонов // Залізничний транспорт України. – 2007. - №6. – С. 9-11.
5. Цветов, Ю.М. Залізничний транспорт України на порозі реформування [Текст] / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, А.Д. Лашко. – К.: ДЕДУТ, 2008. – С. 187-189.

**Ключові слова:** концепція, інтеграція, транспортна система, міжнародний транспортний коридор.

### *Анотації*

Розглянута актуальна проблема розроблення концепції інтеграції транспортної мережі України в систему міжнародних транспортних коридорів.

Рассмотрена актуальная проблема разработки концепции интеграции транспортной сети Украины в систему международных транспортных коридоров.

Actual problems of development of the concept of integration of the transport network of Ukraine in the system of international transport corridors.