

УДК 656.135

д.т.н., професор Линник І.Е.,  
linnik.xnugx@gmail.com, ORCID: 0000-0002-8972-3250,  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О. М. Бекетова

## УЧАСТЬ УКРАЇНИ У ФОРМУВАННІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Проведено аналіз міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України. Визначено участь України у формуванні міжнародних транспортних коридорів. Проаналізовано причини низького рівня міжнародного транзиту через українську територію. Визначено основні проблеми низької конкурентоспроможності міжнародних транспортних коридорів, що проходять по території України.*

*Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, транзитний потенціал України.*

### Вступ

В умовах розширення міжнародного співробітництва та поглиблення інтеграційних процесів формуванню міжнародних транспортних коридорів (МТК) належить провідна роль у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, що має узгоджені технічні параметри і забезпечує застосування сумісних технологій перевезень, як основи інтеграції національних транспортних систем у світову транспортну систему. Саме міжнародні відносини зумовили подальший розвиток логістичних підходів до систем транспортування, що призвело до створення транспортних коридорів на найбільш значущих напрямках руху потоків вантажів і пасажирів.

### 1. Міжнародні транспортні коридори, що проходять територією України

Проблеми розвитку стратегічного планування і прогнозування міст стали предметом пильного дослідження вчених багатьох країн світу, незалежно від політичної системи, розмірів території, чисельності населення тощо [1–4].

Відповідно до прогнозів світового економічного розвитку, зростання світової торгівлі випереджає, і буде ще більш випереджати, зростання світового виробництва. При цьому найбільш стрімкий ріст товарообміну відбуватиметься в трикутнику «Північна Америка — Європа — країни Азійсько-тихоокеанського регіону» [5].

Інтерес до проблеми транспортних коридорів багато в чому пов'язаний з рішенням найактуальніших господарських завдань країн Східної Європи.

Сприятливе географічне розташування України в центрі євразійських транспортних систем зумовлює її становлення і розвиток як потужного європейської транзитної держави. Підтвердженням цього є той факт, що існуюча система Пан-європейських транспортних коридорів охоплює значну частину території України, яка включає Західний, Придніпровський і Приморський регіони.

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив по МТК, пропонує свої варіанти коридорів Європейському співтовариству.

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. затверджено перелік автомобільних транспортних коридорів України, які включені до мережі міжнародних транспортних коридорів (рис. 1) [6].

Пан-європейський № 3



Пан-європейський № 5



Пан-європейський № 7 Дунайський (водний)



Пан-європейський № 9



Рис. 1. Міжнародні транспортні коридори, що проходять територію України

Крім того, цією ж постановою затверджено перелік транспортних коридорів України, які пропонується включити як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів [7] (табл. 1):

Міжнародні транспортні коридори, які перетинають Україну, сходяться в найкрупніших транспортних вузлах — Львівському, Київському й Одеському. Аналіз розташування обласних центрів України на головних магістралях міжнародних транспортних коридорів свідчить, що:

1) найкраще розташування на головних магістралях має Одеса: саме у цьому великому транспортному вузлі сходяться три міжнародні магістралі (коридор № 9, Балтика – Чорне море та коридор ЧЕС);

2) у Києві сходяться коридор № 9 з відгалуженням на Мінськ та коридор № 3;

3) у Львові збігаються коридори № 3 та № 5, а крізь Ужгород проходить коридор № 5;

4) окрім цього на важливій магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпро, Одеса (а також Дунайські порти Рені та Ізмаїл).

Таблиця 1.

Національна мережа міжнародних автомобільних транспортних коридорів України [2–4, 7]

Назва міжнародного транспортного коридору	Маршрут
Пан-європейський транспортний коридор № 3 (Критський № 3)	Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ
Пан-європейський транспортний коридор № 5 (Критський № 5)	Чоп/Ужгород – Стрий – Львів
відгалуження 5a	Сторожниця – Ужгород – Мукачеве
відгалуження 5b	Косини-Мукачеве
Пан-європейський транспортний коридор № 9 (Критський № 9)	Нові Фроловичі – Чернігів – Кіпті – Київ – Любашівка – Платонове
відгалуження 9a	Любашівка – Одеса/Чорноморськ
відгалуження 9c	Бачівськ – Кіпті
Європа - Кавказ - Азія (TRASECA) Європа-Азія	Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве – Ізварине
Гданськ-Одеса (Балтійське море-Чорне море)	Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – Одеса/Чорноморськ
ЧЕС	Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ
Євразійський	Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч

## 2. Транзитний потенціал України

Через територію України рухаються вантажопотоки між країнами Південно-Східної, Середньої Азії, Китаєм та країнами Європи.

Залізничні транспортні коридори № 3, 5, 9 мають можливості пропускати потоки поїздів вдвічі більші за існуючі. Резерви пропуску автомобільних шляхів теж більші в 2–3 рази, ніж ті, що існують.

На сучасному етапі розвиток міжнародного транзиту в Україні має виключно важливе значення. Доходи від нього досягають 2,3 млрд дол. США на рік, або 13 % всього експорту [5]. Кожна тонна транзиту вантажів через Україну дає 8–9 доларів валютних надходжень.

На транспорті загального користування обсяги транзитних перевезень вантажів (2016 р.) становили 35 млн. тонн, з них залізничним транспортом 33,2 млн тонн або 95 %, автотранспортом 1,6 млн тонн, річковим та повітряним — близько 0,2 млн тонн.

Майже 95 % транзитних потоків проходить Україною через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда, кам'яне вугілля, нафтопродукти), що направляються у Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу [5].

Автомобільні транзитні перевезення, в основному, здійснюються по автомагістралях, що проходять за напрямками: захід України — Росія, Білорусь; морські порти України — Ростов, Кавказ, Молдова — Росія та інші. До номенклатури вантажів, що перевозяться, входять продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, в тому числі й ті, що переробляються в морських портах.

Згідно з Законом України від 7 лютого 2002 року № 3022-III про Комплексну Програму утвердження України як транзитної держави використання вітчизняних транспортних комунікацій для транзитних перевезень вантажів є одним з найбільш значних пріоритетів транспортної політики України [8].

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських чорноморських портів створює всі необхідні передумови для оптимізації перевезень, а також залучення значних обсягів транзитних вантажів та пропуску їх найкоротшими напрямками [5].

В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70 %. МТК, які проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі, але ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Польща, яка має менші територіальні можливості, отримує щорічно майже 4 млрд дол. прибутку від транспортних перевезень. У нас цей показник значно нижчий.

Проблема полягає у відсутності транспортних магістралей, що відповідають вимогам світових стандартів.

Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2020 року [9] передбачено активізацію процесів інтеграції до європейської та світової транспортних систем. Але транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення перевезень у зростаючих обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їхня структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на природу.

Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Слід зазначити, що розвиток коридорів відбувається на Правобережній частині України, а також приморських областях (Донецькій, Запорізькій, Миколаївській, Одеській), причому Лівобережна частина України (зокрема Харківська, Полтавська, Сумська області) залишаються поза увагою цих проектів. Поза увагою залишаються такі значні транспортні вузли як Харків, Чернігів тощо, які для внутрішніх перевезень відіграють значну роль [5].

### **Висновок**

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні та її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК [2–4].

Процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

### **Література**

1. Дергачев В. Европейские транспортные коридоры [Електронний ресурс]/В. Дергачев// Аналитический и образовательный портал. – Режим доступу: [http://dergachev.ru/geop\\_events/260909.html](http://dergachev.ru/geop_events/260909.html).

2. Пікулик О.Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції/О.Б. Пікулик// Науковий вісник ВНУ ім. Лесі Українки. – 2008. – №7. – С.284–291.

3. Позднякова Л.А. Международные транспортные коридоры и особенность их формирования в Украине/Л.А. Позднякова// Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – 2004. – № 7. – С. 4.

4. Якименко Н.В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону)/ Н.В. Якименко// Науково-технічний збірник "Коммунальное хозяйство городов". – 2007 – № 78. – С. 381–386.

5. Міжнародні транспортні коридори [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.subject.com.ua/technology/transport/221.html>.

6. Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р., № 1512. – Електронні текстові дані. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>, вільний. – (дата звернення 25.08.18). – Назва з екрана.

7. Міжнародний транспортний коридор // Митна енциклопедія : у 2 т. / І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. — Хм. : ПП Мельник А.А, 2013. — Т. 2 : М — Я. — 536 с.

8. Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках [Електронний ресурс]: Закон України від 7 лютого 2002 р., № 3022-III. – Електронні текстові дані. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14>, вільний. – (дата звернення 25.08.18). – Назва з екрана.

9. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. – Міністерство транспорту України. Проект // Автопрофи. – 2001. – № 14–15. – С. 14–18.

д.т.н., професор Линник И.Э.,  
Харьковский национальный университет  
городского хозяйства имени А. Н. Бекетова

## УЧАСТИЕ УКРАИНЫ В ФОРМИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Проведен анализ международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины. Определено участие Украины в формировании международных транспортных коридоров. Проанализированы причины низкого

уровня международного транзита через украинскую территорию. Определены основные проблемы низкой конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транзитный потенциал Украины.

DSc in engineering, Professor Lynnyk I.,  
O. M. Beketov National University of Municipal Economy in Kharkiv

### **UKRAINE'S PARTICIPATION IN THE FORMATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

The analysis of international transport corridors passing through the territory of Ukraine. The participation of Ukraine in the formation of international transport corridors has been determined. The reasons for the low level of international transit through Ukrainian territory are analyzed. The main problems of low competitiveness of international transport corridors passing through the territory of Ukraine are identified.

Keywords: international transport corridors, transit potential of Ukraine.