

УДК 658.7:656.2(4)

**ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ ДО
ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ
«ЄВРОПА-АЗІЯ» ТА ЇЇ ВПЛИВ НА
ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ
УКРАЇНИ**

*Степанський Г.Є., президент
(АТ «Українські транспортні коридори»)*

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією та розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг створюють необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» і нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які є складовими Критських міжнародних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Обумовлені поточними тенденціями розвитку економік провідних країн світу, зазначені тенденції у міжнародній торгівлі зберігатимуться і в перспективі. З

урахуванням цього, розвиток транспортних систем стає одним з ключових питань у підтримці сталого розвитку країн Європи та Азії. У зв'язку з цим ще в 90-ті роки минулого століття ЄС було сформовано концепцію об'єднання транспортних мереж країн Західної Європи та їхнього перспективного розширення на Схід шляхом розбудови міжнародних транспортних коридорів (МТК), що стало одним з визначних етапів розвитку європейської транспортної політики. Ухвалення відповідного рішення сталось під час проведення Другої загальноєвропейської транспортної конференції, що відбулася у 1994 р. на о. Крит, Греція³. Територією України проходять чотири Пан'європейських МТК (№ 3, № 5, № 7, № 9) – табл. 1.

Пізніше до 10 вказаних вище коридорів приєднався ще один – ТРАСЕКА (Європа-Кавказ-Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією. Нині «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору «Європа-Кавказ-Азія»»⁴ і технічні додатки до неї визначають взаємини країн-учасників у сфері міжнародних перевезень: Вірменії, Азербайджану, Болгарії, Грузії, Казахстану, Киргизстану, Молдови, Монголії, Румунії, Таджикистану, Туркменістану, Туреччини, Узбекистану та України). Угоду було укладено 8.09.1998 р. у м. Баку за підтримки Європейського Союзу, в Україні її ратифіковано Законом № 1440-III від 10.02.2000 р.

З розширенням ЄС постали нові задачі формування транспортних зон і розвитку МТК. В Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впроваджується новий широкомасштабний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) до 2020 р. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових держав - членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку. Згідно з ухваленим у 2004 р. документом ЄС «Community guidelines for the development of the trans-European transport network»⁶ інвестиції передбачається

Міжнародна транспортна інфраструктура

сконцентрувати на розвитку обмеженої кількості транс'європейських транспортних осей (напрямків інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів), що поєднують країни-члени ЄС між собою та з новими країнами-сусідами та регіонами.

Таблиця 1

Перелік Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, ухвалених Критською конференцією Європейського співтовариства

Коридор	Напрямок
Коридор №1	Гельсінкі — Таллінн — Рига — Каунас/Клайпеда — Варшава/Гданськ
Коридор №2	Берлін — Познань — Варшава — Брест — Мінськ — Смоленськ — Москва — Нижній Новгород
Коридор №3	Брюссель — Ахен — Кельн — Дрезден/Берлін — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ
Коридор №4	Дрезден/Нюрнберг — Прага — Відень — Братислава — Д'єр — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца/Крайова — Софія — Салоніки — Пловдив — Стамбул
Коридор №5	Венеція — Трієст/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львів — Київ
Коридор №6	Гданськ — Катовіце — Жиліна, західна гілка: Катовіце — Брно
Коридор №7	Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
Коридор №8	Дуррес — Тірана — Скоп'є — Бітола — Софія — Дімітровград — Бургас — Варна
Коридор №9	Гельсінкі — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калінінград — Київ — Любашівка/Роздільна — Кишинів — Бухарест — Дімітровград — Александруполіс
Коридор №10	Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ніш — Скоп'є — Велес — Салоніки

Проте наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі (Додаток). Внаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на найважливішому напрямку «Європа-Азія».

Ініціювання іноземними державами

низки проектів, які передбачають здійснення євроазійських економічних зв'язків в обхід території України, вимагає від Уряду України якомога скоріше вибудувати власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, будівництва найважливіших інфраструктурних проектів та залучення транзитних вантажопотоків.

Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів в рамках виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону (СДР). Йдеться про просування українського проекту відновлення та подальшого розвитку транзитного потенціалу України між основними вузлами Пан'європейської транспортної мережі (TEN-T) у Дунайському регіоні. Вищезгадані напрями співробітництва України з ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів

транспорту при перевезеннях, інтермодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих мереж.

Зростаючий попит на транспортні послуги по осі «Схід-Захід» та інтенсивна розбудова транспортно-комунікаційних систем сусідніми раїнами – сигнал для України щодо необхідності забезпечення ефективного міжнародного співробітництва з питань інтеграції України до транспортної системи Європа-Азія та подолання значної кількості невирішених питань в частині розбудови національної транспортної інфраструктури та підвищення конкурентоспроможності транспортної системи. З цією метою необхідно вжити низку наступних заходів:

1 КМУ - затвердити узгоджені в рамках Тематичної панелі з питань транспорту ініціативи ЄС «Східне партнерство» спільні пріоритетні транспортні маршрути з урахуванням оновленої політики ЄС щодо розвитку пан'європейської транспортної мережі (TEN-T) та необхідності забезпечення національних інтересів України.

2. Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Мінфіну України розробити і внести на розгляд КМУ:

- Стратегію залучення країн-партнерів, міжнародних інституцій, приватного капіталу до вирішення питань щодо розвитку інфраструктури ТДК;

- Стратегію розвитку транзиту територією України до 2030 р. на основі прогнозування вантажопотоків, в якій передбачити спрощення правил перевезення вантажів територією України, у т.ч. відповідно до норм та положень спільної транзитної процедури, що діє в країнах Європейського Союзу

- Державну цільову програму розвитку національної пріоритетної транспортної мережі України з метою розбудови інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків, інтеграції національних транспортних шляхів у Транс-Європейську TEN-T (Trans-European Transport Network) та Євро-Азійську транспортні мережі;

- Державну програму розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, що дозволить забезпечити залучення для роботи в Україні провідних логістичних операторів, які зможуть реалізувати ефективні рішення у сфері логістики та інтермодальних перевезень; - розробити Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі, у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, а також визначити способи і напрями удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання ДПП у транспортній галузі.

Список використаних джерел

1. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.

2. Зовнішня торгівля України товарами за I півріччя 2013 року /Експрес-інформація Державної служби статистики від 14.08.2013р. № 08.2-27/140 [Електронний ресурс] Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

3. «Транспортна стратегія України на період до 2020 року», схвалена Розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р/ВРУ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

4. Постанова КМУ від 16.12.1996 р. N 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>

5. Інструмент європейського сусідства і партнерства (ІЕСП). Східна регіональна програма. Стратегічний документ 2007-2013 рр. [Електронний ресурс]-Режим доступу: http://www.rac.org.ua/fileadmin/user_upload/documents/enp/_enpi_eastern_rsp_ukr.rtf Проект Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом та його державами - членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. - Режим доступу:

http://www.kmu.gov.ua/docs/Agreement/AA_Vody_text.pdf

УДК 656.02

РОЗВИТОК ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ РОЗШИРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ЯК ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

Токмакова І.В., д.е.н., проф. (УкрДУЗТ)

Унікальне географічне розташування України на перехресті найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю потенційно дозволяють нашій державі отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу її транспортної інфраструктури.

Зважаючи на вагомий роль розбудови і модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури в забезпеченні економічного зростання країни, в наш час дана проблематика не втрачає актуальності, що підтверджується її широким висвітленням в працях вітчизняних вчених, серед яких слід вказати на наукові здобутки В.Л. Диканя та його наукової школи [1-6].

Наразі перед Україною відкриваються можливості реалізації транзитного потенціалу. Це обумовлено проходженням її територією Пан'європейських транспортних коридорів №№ 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), а також активізацією міжнародного співробітництва у сфері інтеграції вітчизняної транспортної мережі до загальноєвропейської ТЕН-Т, розробок умов міжнародних перевезень, вдосконалення порядку розрахунків, узгодження транспортної політики,

встановлення технічних стандартів і рекомендацій та впровадження міжнародних технічних і правових норм та інше.

Важливим кроком щодо розвитку потенціалу транспортної інфраструктури слід визначити розширення співпраці між Україною і Китаєм, зокрема підписано дорожню карту щодо реалізації ініціатив "Економічний пояс Великого шовкового шляху" і "Морський шовковий шлях", покликаних посилити економічне співробітництво між Європою і Азією. Для України китайська ініціатива нового Шовкового шляху – це можливість вийти на велику платформу для укладання взаємовигідних угод і залучення інвестицій.

На даний момент китайська сторона вже погодила нові маршрути прямування поїздів з Чженчжоу до Словаччини, Польщі, Угорщини, і ці маршрути будуть проходити територією України. Так, з першого листопада 2017 року закладено нитку графіку поїзду №1319/1320 по транзитному маршруту через Україну в рамках Нового Шовкового шляху. За словами міністра інфраструктури України Володимира Омеляна, потяги складатимуться з 57 платформ під універсальні контейнери [7]. Також для розвитку транзиту уряд підтримав пропозицію Міністерства інфраструктури України щодо зниження ставок портових зборів, і вже починаючи з 1 січня 2018 року портові збори будуть знижені на 20%. Крім цього, буде також зменшена норма відрахування дивідендів для Адміністрації морських портів України (АМПУ) з 75 % до 50%.

Можна стверджувати, що існують передумови для реалізації транзитного потенціалу нашої країни, у тому числі завдяки інтеграції в єдиний ринок, що охоплює, за розрахунками економічних експертів ООН, близько 65% населення світу, 75% енергетичних ресурсів і 40% світового ВВП. Саме реалізація проекту нового Шовкового шляху може стати комунікатором і модернізатором революційних змін на всьому протязі його маршруту, і для України зокрема.

Слід враховувати, що на заваді ефективному розвитку міжнародної транспортної інтеграції України постала низка системних проблем, серед яких першочергового значення має подолання