

Владислав Захаров

## ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ КОРИДОРАМИ УКРАЇНИ

*Здійснено загальний аналіз стану міжнародних транспортних коридорів в Україні, системи державного управління ними. Зазначені основні напрямки удосконалення системи державного управління ними та їх розвитку.*

**Ключові слова:** міжнародні транспортні коридори; автомобільні дороги; державне управління; користувачі дорогами; паливний збір; акцизний збір; удосконалення системи управління.

Фундаментальні явища і процеси, що відбуваються у сфері виробництва та торгівлі на світових ринках, стали певним викликом для багатьох країн. Ці процеси мають глобальний характер та породжують новий стан системи світової торгівлі й міжнародного поділу праці. Відродження ідеї міжнародних транспортних коридорів (МТК) стало певною відповіддю світового співтовариства на ці виклики. На фоні переважання європейських транспортних вузлів для України створюються певні передумови для стрімкої інтеграції її в міжнародну транспортну систему. На сьогодні через Україну здійснюються транспортно-економічні зв'язки країн Західної, Центральної та Північної Європи з країнами, розташованими в Азії та на Близькому Сході, котрі зацікавлені в утворенні найкоротших транспортних шляхів для зменшення транспортної складової в ціні товару. Ці зв'язки здійснюються завдяки вигідному географічному положенню України за наявним в ній МТК.

В. О. Герасимчука, Б. Карпінського, Ю. А. Кутаха та інших свідчить про те, що темпи розвитку МТК в Україні не відповідають реальним потребам, що в свою чергу негативно впливає на міжнародні економічні зв'язки та інтеграцію країни до ЄС. Одночасно недостатньо приділено уваги питанням впливу системи державного управління на розвиток МТК.

Мета статті – аналіз стану державного управління МТК України та його впливу на їх розвиток.

Протягом останніх 25–30 років у світового співтовариства концептуально визрівав грандіозний проект створення єдиної планетарної транспортної системи на основі інтеграції континентальних транспортних комунікацій, що мають стратегічне значення у забезпеченні вантажних і пасажирських перевезень між Європою та Азією, Азією та Америкою, Європою та Африкою тощо. У центрі уваги виявився напрямок Європа – Азія. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західно-європейського та Азіатсько – Тихоокеанського регіонів простягається величезний простір з населенням понад 3 млрд осіб, про що зазначено в книзі [1].

Висування на передові позиції Євро-Азіатської світової транспортної системи стало наслідком дії певних макроекономічних чинників. Одним з них є нестійкість і нерівномірність використання досягнень науково-технічного прогресу в різних секторах світового господарства, що спричиняє неоднакову швидкість розвитку різних галузей промислового виробництва у світовій економіці. З іншого боку – це прискорене наростання інтеграційних процесів у Європі. Перший чинник ви-

теріальні та духовні культурні цінності, наукові розробки, а також на забезпечення цілісності культурного простору України, доступності національного культурного надбання, дотримання прав громадян у сфері культури [2].

Таким чином, культурна політика визначається як комплекс операційних принципів, адміністративних і фінансових видів діяльності і процедур, які забезпечують основу дій держави в області культури.

Демократичний розвиток держави передбачає активну участь громадськості у реалізації державної культурної політики. Законом України «Про культуру» передбачена участь громадських організацій (професійні спілки, творчі спілки, товариства, фонди, асоціації тощо) у реалізації державної політики у сфері культури відповідно до законодавства.

Суб'єктами формування культурної політики держави є Президент України, Рада національної безпеки і оборони України, Верховна Рада України (Рада Міністрів АР Крим), Кабінет Міністрів України Міністерство культури України.

Об'єктами культурної політики є базова мережа закладів культури, що розуміється як комплекс підприємств, установ, організацій і закладів культури державної та комунальної форми власності, діяльність яких спрямована на створення умов для забезпечення розвитку творчості людини, збирання, збереження, використання і поширення інформації про матеріальні та духовні культурні цінності, наукові розробки, а також на забезпечення цілісності культурного простору України, доступності національного культурного надбання, дотримання прав громадян у сфері культури.

Державна служба являє собою особливий культурний інститут. З цього погляду державна служба виступає як механізм послідовної розробки, створення, закріплення та трансляції духовних цінностей, соціально-культурного обслуговування людей.

Перспективи подальших досліджень полягають у вивченні зарубіжного досвіду формування культурної політики.

### Література.

1. Государственная служба (комплексный подход): Учеб. пособие. – 2-е изд. – М.: Дело, 2000. – 440 с.
2. Декларація Мехіко щодо політики у сфері культури // ЮНЕСКО; Декларація, Міжнародний документ від 06.08.1982 // Україна в міжнародно-правових відносинах, книга 2, Правова охорона культурних цінностей, Київ, Юрінком Інтер, 1997.
3. Дрожжина С. В. Культурна політика як проблема сучасного соціокультурного процесу. Автореф. дис... канд. філос. наук: 09.00.03 / С.В. Дрожжина; Донец. нац. ун-т. – Донецьк, 2004. – 17 с.
4. Закон України «Про культуру» 14 грудня 2010 року № 2778-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 24, ст.168.
5. Оболенський О.Ю. Державна служба: Підручник. – К.: КНЕУ, 2006. – 472 с.
6. Політологія (теорія та історія політичної науки) / Шляхтун П.П. К.: Либідь, 2002. - 576 с.
7. Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2012 році: Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. – К.: НІСД, 2012. – 256 с.
8. Скуратівський В., Трощинський В., Чукут С. Гуманітарна політика в Україні: Навч. посіб. – К.: Вид-во УАДУ; Вид-во «Міленіум», 2002. – 262 с.
9. Стратегія державної політики сприяння розвитку громадянського суспільства в Україні // Указ Президента України від 24 березня 2012 року № 212/2012.

являється у короткострокових спадах виробництва в одних регіонах, що спеціалізуються на певних галузях, при одночасному піднесенні в інших. Це тримає в напруженні світову торгову систему, провокуючи досить різкі коливання її кон'юнктури, що призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі. Це зумовило міжконтинентальне переорієнтування її стратегічних напрямків і сегментарні зміни структури світового ринку товарів і послуг. В результаті, починаючи із середини 80-х років, виявляється стійка тенденція до збільшення товарообміну між країнами Західної і Центральної Європи, з одного боку, і Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Південно-Східної Азії та Індійського субконтиненту – з іншого. Середньорічні темпи зростання при цьому становлять 5–13 %. Системні аналітики США, Японії та Західної Європи одностайно прогнозують збереження цієї тенденції з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи, що зазначено у книзі [2].

Саме ці об'єктивні зрушення в системі міжнародної торгівлі стимулювали появу і реалізацію інтеграційних ініціатив, спрямованих на створення у Європі єдиного економічного простору як найбільшої у світі зони вільного руху товарів, послуг і капіталів. Ці тенденції відбилися і на транспорті. Так, концепція глибокої інтеграції транспорту сприяла виробленню нової загальноєвропейської транспортної політики. Ця політика дуже швидко здобула визнання і була організаційно оформлена в документах транспортних органів країн і організацій ЄС. Вона втілювалась спочатку в системі транс'європейських транспортних осей, потім – інтермодальних транспортних мостів і остаточно – в системі міжнародних транспортних коридорів (2-га Загальноєвропейська конференція по транспорту, Греція, о.Крит, 1994 р.). Нині базова інтеграційна концепція транспорту просто у шаленому темпі переводиться у площину конкретних заходів і дій. Так, на Критській конференції 23 міністри транспорту європейських країн визначили 9 пріоритетних транспортних коридорів за напрямками Захід – Схід та Північ – Південь Європи. Облаштування цих дев'яти «критських» коридорів оцінено в 50 млрд євро.

Таким чином, були створені базові принципи та основи загальноєвропейської транспортної політики (так звана Празька декларація, прийнята на I-й Загальноєвропейській конференції з транспорту в Празі – Чехія, 1991 р.). Ці положення після конференції в Гельсінкі (Фінляндія, 1997 р.) стали обов'язковими для країн, що бажають увійти до загальноєвропейського транспортного сполучення.

З розширенням ЄС постали нові задачі щодо формування Пан'європейських (Критських) міжнародних транспортних коридорів та транспортних зон. На території ЄС формується нова система Транс'європейської транспортної мережі, а на території нових країн-членів ЄС, а також країн-кандидатів на вступ до ЄС діє новий широкомасштабний План розбудови транс'європейської транспортної системи до 2020 року. За ініціативою Європейської комісії було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка на основі пропозицій країн-учасниць ГВР розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країн-членів ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами. Єврокомісією визначено та затверджено 5 основних пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами. Територією України проходить центральна вісь, що зазначено в книзі [1].

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для її інтеграції в міжнародну транспортну систему, а наявність потужної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розроблення, виробництва та ремонту сучасної дорожньо-транспортної техніки.

З моменту проголошення України як незалежної держави активно розпочалися процеси інтеграції до міжнародної транспортної системи на підставі змін характеристик та напрямків транспортних потоків. Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур та ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій, інших документів з питань транспортних систем і перевезень став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему, що зазначено в книзі [3]. На сьогодні через нашу державу здійснюються транспортно-економічні зв'язки країн Західної, Центральної та Північної Європи з країнами, розташованими на азіатській частині континенту. Зазначені країни однаково зацікавлені в утворенні найкоротших транспортних шляхів для зменшення транспортної складової в ціні товару. Ці зв'язки здійснюються завдяки наявним в країні міжнародним транспортним коридорам.

Міжнародний транспортний коридор (на далі МТК) – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам ЄС, що зазначено у статті [4]. Територією України пролягає три таких коридори та чотири національні.

Міжнародні.

1. Критський № 3: Берлін – Вроцлав – Львів – Київ, протяжність в межах України 630 км, пролягає через Німеччину, Польщу, Україну. Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку коридору підписаний усіма країнами в Люксембурзі 3 жовтня 1996 року. Між Україною та Польщею 17.03.97 підписано Угоду щодо погодження точки перетину українсько-польського кордону автомагістраллю А4 в районі населених пунктів Корчова (Польща) і Краковець (Україна).

2. Критський № 5: Трієст – Люблена – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів з відгалуженням Рейка – Загреб – кордон Хорватії – Угорщини – Будапешт та другого відгалуження Братислава – Жильна – Кошице – Ужгород, протяжність в межах України 342 км, пролягає через Італію, Словенію, Хорватію, Угорщину, Словаччину, Україну. Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку коридору складений в Братиславі 16 жовтня 1995 року, проте не підписаний через неприйняття урядом Угорщини щодо точки перетину на кордоні з Україною. Підписано Угоду між Мінтрансом України та Мінтрансом Словацької республіки щодо визначення місця з'єднання проекрованої автомагістралі на українсько-словацькому державному кордоні між селами Сторожниця (Україна) та Загор (Словацька Республіка) та їхнього проходження у прикордонній зоні.

3. Критський № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Бухарест – Олександрополь, включаючи відгалуження від Любашівки до Одеси, з Києва до Мінська, Каунаса і далі – на Клайпеду

та Калінінград, протяжність в межах України – 1027 км, пролягає через Фінляндію, Росію, Україну, Молдову, Румунію, Грецію, Білорусь, Литву. Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку коридору підписаний усіма країнами в Москві 5 січня 1995 року.

Національні (додаткові).

1. Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса) з відгалуженням від Тернополя на Чернівці, протяжністю 1242 км, пролягає через Польщу та Україну. Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку коридору підписаний у Варшаві 15 грудня 1999 року.

2. Євразійський (ЄАТК) з Одеси на Миколаїв – Херсон – Керч, протяжністю 639 км.

3. Європа – Азія, продовження коридору № 3 за напрямком Київ – Харків – Луганськ (варіант продовження коридору № 5 з району Хмельницького через Вінницю, Кіровоград, Дніпропетровськ – Донецьк і до кордону з РФ) довжиною 1530 км.

4. ЧЕС (причорноморські країни – Рені – Одеса – Миколаїв – Херсон – Новоазовськ – кордон з РФ), довжиною 965 км.

Загальна довжина всіх транспортних коридорів в Україні складає 6348 км. Цими дорогами здійснюється перевезення у 40 країн Європи і Азії. Майже така кількість країн виконує транзитні перевезення територією України, що зазначено у статті [6].

Погляди українських вчених щодо пріоритетності розвитку МТК дещо різні. Так наприклад, Ю. Кутах вважає першочерговий розвиток коридору Балтика – Чорне море та коридору № 9 на ділянці Київ – Одеса – Рені. А фахівці компанії «Трансполіс» мають інший погляд щодо пріоритетів розвитку МТК, а саме в наступному порядку: № 3, № 5, TRACECA, № 9 та коридор ЧЕС.

За висновками Британського інституту «Rendall», Україна має значний транзитний потенціал, коефіцієнт транзитності визначений на рівні 3,11, що є найвищим показником серед країн Європи. Наявні потужності національної транспортної системи характеризуються спроможністю щороку перевозити залізницями понад 1 млрд. т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн. т вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т транзитних вантажів.

Зважаючи на це, українським урядом визнаний пріоритетним загальнодержавним напрямком розвиток транспортних коридорів. З цієї метою було прийнято ряд постанов Кабінету Міністрів України, якими визначилися основні шляхи та завдання щодо створення функціонування та розвитку МТК в Україні та міжнародних транспортних зв'язків. Програми передбачають комплекс заходів з розбудови транспортно-дорожньої інфраструктури національної транспортної мережі та МТК, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень, спрямованих на забезпечення реалізації основних напрямів державної політики щодо: приведення стану вітчизняної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС та інтеграції транспортної системи України до європейської, залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. В цілому урядом України проведена значна робота з удосконалення нормативно-правової бази. Прийняті Закони України: «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», внесено зміни до Закону України «Про податок на додану вартість» в частині звільнення від

сплати ПДВ робіт та послуг при здійсненні транзитних перевезень та пасажирів.

Але на сьогодні в системі державного управління залишається актуальним питання щодо системного невиконання органами виконавчої влади прийнятих законодавчих та нормативних актів, що в свою чергу не забезпечує повною мірою використання транзитних можливостей країни. Так, на сьогодні обсяг транзиту становить лише 70 % від транзитного потенціалу, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) – тільки 50 %. Це є свідченням того, що транзитні потоки надалі продовжують обминати кордони України. Потенційними конкурентами України у боротьбі за транзитні потоки є Росія, Білорусія, країни Балтії і Румунія. Тому Україні повинно приділяти увагу розвитку МТК, що дасть змогу залучити транзитні вантажопотоки з Росії, Китаю, Монголії, Кореї та країн Середньої Азії.

➤ Розвиток МТК в Україні залишається незадовільним і стає на заваді створенню передумов для поліпшення взаємозв'язків як всередині країни, так і на міждержавному рівні, покращенню іміджу України як транзитної країни.

Тому розвиток МТК та реалізація транзитного потенціалу транспортної інфраструктури країни перетворюються на один із ключових елементів в системі державного управління, що у свою чергу посилює інтеграцію України через міжнародні транспортні коридори до міжнародного співтовариства та дасть нашій країні і 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, створить умови для підвищення конкурентоспроможності національного виробника.

#### Література.

1. Герасимчук В. О. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво в Україні [історичні нариси] / В. О. Герасимчук, П. М. Коваль, А. А. Рибальченко. – К.: ДП «Укрдїпрдор», 2005. – 224 с.
2. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції / Б. Карпінський // Економіка України. – 1998. – № 7. – С. 17–23.
3. Кутах Ю. А. Транзитні зв'язки України та міжнародні транспортні коридори / Ю. Кутах // Економіст. – 2002. – № 1. – С. 50–57.
4. Міжнародні транспортні коридори, Вікіпедія / [Електронний ресурс]: Офіційний сайт. – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki>. – Назва з екрану.

УДК 351.072.2

*Тетяна Карнаух*

### ЕФЕКТИВНІСТЬ КОНТРОЛЮ В УМОВАХ СИСТЕМНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ КРАЇНИ

*У статті запропоновано авторське бачення ефективності контролю в умовах системної модернізації*

© Карнаух Т.І., 2013.