

5. An EU Strategy for biofuels. – [http://europa.eu.int/comm/agriculture/biomass/biofuel/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/agriculture/biomass/biofuel/index_en.htm).
6. Гагаш В. На біодизелі – до Європи // Дзеркало тижня. – 2007. – 7 квітня.

**Стадницький Ю.И. Формирование биотопливной отрасли в Украине: перспективы, проблемы, пути оптимизации.**

Изменение ситуации на мировом рынке топлива создает благоприятные перспективы для развития в Украине сельского хозяйства и производства биотоплива как для внутреннего, так и внешнего рынка. Развитие биодизельной отрасли Украины целесообразно осуществлять в регионах, где в значительных объемах выращивается соответствующее сырье. Для выбора оптимального места и целесообразной мощности предприятий может быть использована модель производственно-транспортной задачи. *Ключевые слова:* производство биотоплива, размещение предприятий по производству биодизеля, рынок биотоплива.

**Stadnytsky Yu.I. Forming of Biopropellant Industry in Ukraine: Prospects, Problems, Ways of Optimization.**

The change of situation in the world market of fuels creates good perspectives for development in Ukraine of agriculture and production of biopropellants both for internal and external markets in Ukraine. It is expedient to carry out development of biotdiesel industry of Ukraine in the regions, where the proper raw material is reared in considerable volumes. For the choice of optimum place and expedient power of enterprises the model of a production-transport task can be used.

*Key words:* production of biopropellants, allocation of enterprises according to the production a biotdiesel, market of biopropellants.

Надійшло 06.02.2008 р.

УДК 338.47:338.49(477)

*М.Я. Шеремета*

## **Україна в системі міжнародних транспортних коридорів**

*В період трансформаційних перетворень в українській економіці, входження України в міжнародний глобалізований простір усе більше уваги необхідно надавати проблемі створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні і входження їх у міжнародну транспортну систему.*

*Ключові слова:* міжнародний транспортний коридор, транспортна інфраструктура, транзит.

Курс України на європейську інтеграцію, ринкові перетворення та вступ до Світової організації торгівля передбачає інтеграцію України в європейські та євразійські транспортні системи, перш за все, через розбудову мережі міжнародних транспортних коридорів.

---

© М.Я. Шеремета, 2008.

Питання створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, з огляду на їх актуальність і важливість, різнобічно висвітлюються у багатьох зарубіжних та вітчизняних наукових дослідженнях, зокрема, у працях таких авторів як А.М. Новикова, Ю.Є. Пащенко, Т.В. Блудова, Ю. Кутах та ін., вони стають тематикою науково-практичних конференцій і семінарів, державних програм та нормативних документів. Це дає можливість стверджувати, що дана проблема є надзвичайно актуальною на теперішньому етапі розвитку світової економіки і економіки України.

Метою дослідження є аналіз нормативно-правових і організаційно-економічних засад розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні.

**Міжнародний транспортний коридор** – 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, обладнання та устаткування рухомого складу, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [1].

У зовнішньоекономічній діяльності України найважливішим чинником посилення ролі міжнародних транспортних коридорів є так звана транскордонність. Україна має найдовші кордони серед європейських країн, а з 25 її областей (включаючи Автономну Республіку Крим) 19 – прикордонні. Крім того, Україна вкрита щільною мережею транспортних шляхів і має розвинений рухомий склад усіх видів транспорту.

Важливим є те, що з позиції створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів на Євразійському континенті, за оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий коефіцієнт транзитності – 3,11. Транзитний рейтинг території країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Існуючі комунікації України зберігають достатній запас пропускнуої спроможності і тому не потребують будівництва у великих обсягах нових залізничних колій, автомагістралей, портів, транспортних прикордонних переходів та терміналів. Тобто в Україну вже існує працююча система транзитних коридорів.

Слід зазначити, що високий коефіцієнт транзитності в усьому світі розглядається як стабільне джерело надходжень до державного бюджету. Тому неважко уявити якою може бути прибутковість частини міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, якщо взяти до уваги те, що Польща з коефіцієнтом транзитності 2,72 щороку отримує від транзиту вантажів через свою територію доходу на суму 3,2-3,7 млрд. дол.

В Україні формуванню національної мережі міжнародних транспортних коридорів надається статус державної політики. Україна бере активну участь у роботі Європейських міжнародних нарад з питань розвитку транспорту, вона приєдналася до основних європейських конвенцій та угод з цих питань, у тому числі щодо створення міжнародних транспортних коридорів [2, с. 254].

Початком проведення конкретних робіт із створення міжнародних транспортних коридорів в Україні стала Постанова Кабінету Міністрів від 16 грудня 1996 р. № 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів». Цим документом затверджено і взято до реалізації перелік «критських» коридорів, що проходять територією України.

А після прийняття у 1996 р. Постанови Кабінету Міністрів України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» та з урахуванням рішень Державної комісії з питань транспортних коридорів, а також міжнародних договорів України, була розроблена і Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 затверджена «Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», в якій визначено основи її розвитку у взаємодії із загальноєвропейською мережею.

Актуальність Концепції обумовлена доцільністю інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки українського експортного потенціалу на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримки оперативної готовності національної транспортної системи до використання її в інтересах підвищення обороноспроможності держави.

В Концепції надані рекомендації щодо дотримання принципів міжнародної транспортної політики, прийнятих в Європейському Співтоваристві, які стосуються тарифної політики, організації перевезень, розвитку інфраструктури і сервісу, перетину державних кордонів, екологічних вимог, безпеки тощо, а також обґрунтовані географічні напрямки і конкретний перелік транспортних коридорів, їх інфраструктура, варіант розвитку, визначена поетапність і пріоритетність розвитку.

Першим етапом реалізації Концепції стало прийняття Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, яка передбачає комплекс першочергових заходів, спрямованих на побудову національної мережі міжнародних транспортних коридорів на період до 2005 р.

Вартість проектів, спрямованих на вдосконалення та розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури, розширення транспортних зв'язків, впровадження нових технологій та інформаційних систем, реалізованих за час дії Програми (1998-2005 рр.), становила близько 8,6 млрд. грн. Основними результатами Програми такі:

- відкрита, функціонує і розширює свою діяльність міжнародна поромна переправа Іллічівськ – Поті – Варна;
- побудовано: в Іллічівському морському торговельному порту – перевантажувальний комплекс зернових вантажів потужністю 1,5 млн. тонн на рік вартістю 10 млн. грн., контейнерний термінал та паливно-бункерувальний комплекс, введені в експлуатацію комплекси зріджених газів та рослинної олії; в Маріупольському морському торговельному порту та порту Южний – перевантажувальні комплекси генеральних вантажів;
- за кошти технічної допомоги Єврокомісії в рамках програми TACIS побудовано автомобільний міст через р. Західний Буг, триває розширення і модернізація автомобільного пункту пропуску Ягодин-Дорогуськ на українсько-польському кордоні;
- завершена реалізація першої Кредитної Угоди між Україною та ЄБРР з відновлення автомагістралі М-06 Київ-Чоп (вартістю 75 млн. євро) на ділянці Чоп-Стрий, розпочаті роботи з реалізації другого кредитного проекту (100 млн. євро) відновлення магістралі на ділянці від м. Стрий до кордону Львівської та Рівненської областей;

- ведеться будівництво на концесійних засадах автомобільних доріг Львів – Краківець та Львів – Броди;
- завершено будівництво автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці Жашків–Червонознам’янка з використанням кредитів Дойчебанку;
- завершено будівництво першої черги відновлення глибоководного судноплавного каналу Дунай – Чорне море;
- проведені значні роботи з відновлення та модернізації колійної залізничної інфраструктури;
- Україна приєдналась до Європейських угод про міжнародні залізничні перевезення та про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об’єкти [1].

У зв’язку із закінченням терміну дії зазначеної Програми, та відповідно до «Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» була розроблена і Постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 №496 затверджена Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр., якою визначені подальші шляхи та заходи розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Основними джерелами фінансового забезпечення Програми повинні стати кошти Державного бюджету, інші джерела, зокрема кредити вітчизняних та іноземних банків і міжнародних організацій, а також кошти, залучені на умовах концесії. Загальна вартість робіт передбачена у розмірі 15838,3 млн. грн., у т. ч. з Державного бюджету – 2293,3 млн. грн.

Сьогодні, згідно з рішенням другої пан’європейської конференції, що відбулася в березні 1994 р. на острові Крит (Греція), територією України пролягають чотири з дев’яти Критських міжнародних транспортних коридорів, а саме:

- №3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;
- №5 Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів;
- №7 Дунайський (водний);
- №9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва-Одеса (Кишинів) – Бухарест – Александруполіс (з чотирма відгалуженнями).

Проте слід відзначити, що критські транспортні коридори пролягають лише територією Європи і закінчуються столичними містами України та Росії.

Крім визначення транспортних коридорів Пан’європейськими конференціями, існує практика створення міжнародної транспортної мережі в рамках дво – чи багатосторонніх угод.

Так, транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) почав діяти і розвиватись з 1998 р. в рамках двосторонніх відносин України та Польщі. Його протяжність становить 1816 км, у т. ч. по Україні: залізничний – 918 км, автодорожній – 1208,4 км.

На сьогодні територією України проходить транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA), який був створений як компонент міждержавної програми TACIS.

Однією з важливих ланок коридору є чорноморська траса, що з’єднує Україну і Грузію. З 1999 р. тут діє залізнична поромна переправа Іллічівськ – Поті (Батумі), створена за ініціативи та активної участі України. Це надало можливість після підписання тристоронньої угоди між Грузією, Україною і Болгарією відкрити регулярне залізничне поромне сполучення на лінії Поті-Іллічівськ-Варна.

Сухопутним аналогом коридору Європа – Кавказ – Азія є міжнародний транспортний коридор Європа – Азія (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія,

Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай). Коридор утворено в рамках розвитку економічних зв'язків між країнами Європи і Азії як автомобільний та залізничний.

На Конференції Міжурядової Комісії TRASECA в грудні 2001 р. було прийнято рішення щодо продовження коридору TRASECA сухопутною територією України від Іллічівська до пункту прикордонного переходу Ягодин маршрутом міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса [1].

Навколо Чорного моря в межах країн Чорноморського економічного сполучення (ЧЕС) пролягає міжнародний транспортний коридор ЧЕС за маршрутом Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тірана) – Димитровград (Афіни) – Стамбул.

Названі коридори, що проходять через Україну, забезпечать найбільш короткими маршрутами країни, що тяжіють до вказаних коридорів, – це близько 34 країн загальною площею понад 33 млн. км. Основні транзитні потоки, які проходять територією України формуються в Російській Федерації (понад 86%), у Казахстані (більше 9%), а також Білорусі, Молдові, Угорщині. За даними митної статистики Державної митної служби України Російська Федерація, використовуючи транспортні можливості України, має зовнішньоекономічні відносини з 112 країнами світу [3, с. 120].

Названі транспортні коридори в межах України створюють головні напрями руху вантажопотоків. Ці шляхи сполучення виконують роль не тільки головних поєднуючих ланок між багатьма державами світу, а також є альтернативою для перевізників, які працюють на внутрішніх маршрутах України. Передбачається, що по мережі міжнародних транспортних коридорів здійснюється близько 50% всіх внутрішніх перевезень, цьому сприяють їх зручне географічне положення, велика пропускна спроможність, наявність пунктів сервісу та задовільний технічний стан.

Однак, існують негативні сторони проходження транспортних коридорів через територію України для розвитку регіонів: по-перше, розвиток коридорів відбувається на Правобережній частині України, а також у приморських областях (Донецькій, Запорізькій, Миколаївській, Одеській), причому Лівобережна частина України (зокрема Харківська, Полтавська, Сумська області) залишається поза увагою даних проєктів; по-друге, поза увагою залишаються такі значні транспортні вузли, як Харків, Чернігів, Луганськ тощо, які для внутрішніх перевезень відіграють значну роль [4, с. 120].

Негативним є і вплив розбудови міжнародних транспортних коридорів в Україні на довкілля. Адже вони перетинають території природно-заповідного фонду України, збігаються із транскордонними водостоками, морськими узбережжями, а також це становить небезпеку у випадку проходження транспортних коридорів поблизу населених пунктів.

Важливо відзначити і те, що, незважаючи на відповідність загалом кількісних характеристик транспортної системи нашої країни міжнародним стандартам, спостерігається значне відставання вітчизняної транспортної мережі за якісними характеристиками – швидкістю, збереженням вантажу, рівнем обслуговування на кордоні, сервісом на дорогах, інформаційним забезпеченням.

Зокрема відповідно до європейських норм інтенсивність автомобільного потоку в міжнародному коридорі має становити не менше 20 тис. машин на добу, а мінімальна швидкість автотранспорту – 120 км / год. Для залізничного транспорту мінімальна швидкість руху не може бути нижчою від 120-140 км / год. Однак недостатній рівень якості експлуатаційних характеристик залізничних колій на



території України негативно впливає на швидкість руху. Також спостерігається дефіцит рухомого складу залізничного транспорту: при середньому нормативі експлуатації вантажних вагонів 22 роки, Укрзалізниця продовжує експлуатацію на межі можливого. Відпрацювали нормативний термін, але продовжують експлуатуватися 54% вантажних електровозів і 71% пасажирських, 27% магістральних і 42% маневрових тепловозів, 43% парку електропоїздів постійного і змінного струму і 46% дизель-поїздів. Що стосується вантажних вагонів, то їх зношеність уже перевищує 80%, а дефіцит становить 8,8 тисяч одиниць [5].

Однією з проблем розвитку автомобільних шляхів України є надзвичайна капіталомісткість їх будівництва. Для порівняння, середня вартість прокладання 1 км дороги в Україні становить 25-30 млн. грн. Водночас 1 км дороги «Скандинавія» (від Гельсінкі до границі з Росією) обійшовся в середньому в 53,4 млн., а середня ціна будівництва 1 км чотирирядного шосе у Франції зазвичай не перевищує 3 млн. дол. [6].

Більше уваги слід приділяти найбільш ефективному та енергозберігаючому водному транспорту, екологічність та економічність якого не викликає сумнівів у жодній країні. Для порівняння: для того, щоб перевезти 20 тис. тонн вантажу, необхідні 50 залізничних вагонів чи 100 автомобілів, або всього одна баржа.

Важливим для України є канал Дунай-Чорне море, який продовжує українську частину сьомого Пан'європейського транспортного коридору. Він має ряд переваг перед румунськими каналами: Жулинським, Георгієвським, Чернавода-Констанца, Меджидія-Новодари. А саме, вартість проходу українського каналу і лоцманського збору на 40% менша румунського; канал може приймати судна цілодобово в обох напрямках (рух румунськими каналами односторонній і дозволений лише в світлу пору доби з обмеженнями швидкості руху та з обов'язковим лоцманським супроводом по всій довжині ходу, адже всі румунські канали штучно створені). Саме тому після завершення днопоглиблювальних робіт близько 60% суден, що пливають Дунаєм, будуть проходити через українське гирло. Для цього також необхідно розвивати порти, які розташовані в дельті Дунаю. х експлуатують лише на 30-40%.

За підрахунками спеціалістів канал і дунайські порти щорічно можуть приносити понад 50 млн. дол. чистого прибутку.

Велику увагу слід також приділяти розширенню судноплавства по Дніпру. Адже розробляються варіанти включення Дніпра в систему нових європейських маршрутів міжнародними організаціями. Проте відсутність законів про морські порти, внутрішній водний транспорт, а також високі збори за проходження шлюзів, підйом прольотів залізничних мостів та екологічний збір роблять внутрішній водний транспорт найбільш неконкурентоспроможним в Україні. Якщо до 1990 р. по Дніпру перевозилося 61 млн. т вантажів, то нині – трохи менше 14 [7, 8].

Вузьким місцем у розвитку національних міжнародних транспортних коридорів в Україні є прикордонні пункти пропуску, що пояснюється нерозвиненістю прикордонної інфраструктури на північних і східних кордонах України, безвідповідальністю контролюючих органів за затримку вантажів на кордоні, недоліками технологій, відсутністю електронного документообігу тощо. Норми для транспортних кордонів включають вимоги перетинати державний кордон автобусами і легковими авто за 15, потягами – за 20, а вантажівками – за 60 хв. Однак сьогодні, на жаль, жодна із цих умов в Україні не виконується [8, с. 18].

На сьогодні в Україні ще нема ефективної тарифної політики, яка являє собою першочергову умову залучення потоків транзитних вантажів для їх проходження територією України.

Зазначені вище міркування є підставою для таких висновків:

Вигідне географічне положення України на перехресті торгових шляхів, якщо враховувати лише наявну транспорту інфраструктуру, яка потребує модернізації, надає можливості нашій країні за короткий час перетворитись у стратегічно важливого партнера для всіх країн – суб'єктів міжнародного торгово-економічного співробітництва.

До національної мережі міжнародних транспортних коридорів входять критські коридори № 3, 5, 7 (Дунайський), 9, коридори Балтика – Чорне море, Європа – Азія та Чорноморське економічне сполучення.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів на території України потребує значних змін у технологічному, технічному, організаційно-правовому, економічному та інших аспектах. Оскільки необхідно привести рухомий склад та шляхи сполучення до рівня, який відповідав би міжнародним нормам за швидкістю, сервісним обслуговуванням, безпекою руху, екологією, а також скоротити час на процедуру проходження транспортних засобів через державний кордон України.

#### Список використаних джерел

1. <http://www.mtu.gov.ua>
2. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: Монографія / За ред. С.І. Дорогунцова. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.
3. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Монографія / Рада національної безпеки України. Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. – К.: НІМБ, 2006. – 276 с.
4. Пащенко Ю.Є., Потапенко Л.Ю., Шостак О.І. Транспортна забезпеченість економічних районів України. – К., 2002. – 150 с.
5. Лукашин Ю. Металлурги готовы профинансировать «Укрзалізницю» // Экономические известия. – 2007. – 27 ноября.
6. Андрущенко О. Автопан // Бизнес. – 2007. – №44.
7. Малолеткова О. Інвесторів зупинило ... одне слово // Урядовий кур'єр. – 2007. – №229. – С. 8.
8. Біла С. О. Удосконалення державного управління ринку транспортно-транзитних послуг в Україні // Держава та регіони. Сер. Державне управління. – 2007. – №1. – С. 16-19
9. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. – К., 2003. – 493 с.
10. Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 р. – № 1324.
11. Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. – № 1512.
12. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. – № 821.

13. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. – № 346.
14. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 р. – № 496.

**Шеремета М.Я. Украина в системе международных транспортных коридоров.**

В период трансформационных преобразований в украинской экономике, вхождение Украины в международное глобализованное пространство все больше внимания следует уделять проблеме создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине и входа их в международную транспортную систему.

*Ключевые слова:* международный транспортный коридор, транспортная инфраструктура, транзит.

**Sheremeta M.Ya. Ukraine in System of International Transport Corridors.**

In the period of transformational conversions in the Ukrainian economy, entrance of Ukraine to the international globalizing space it is necessary to pay much attention to the problem of creation and the functioning of national network of international transport corridors in Ukraine and their entrance into the international transport system.

*Key words:* international transport corridor, transport infrastructure, transit.

Надійшло 05.03.2008 р.

УДК 334.722:658

*О.А. Потай*

**Концептуальні засади екологічного менеджменту підприємства**

*Розглянуто питання становлення екологічного менеджменту як альтернативного напрямку наукового знання та одного з найвищих пріоритетів підприємницької діяльності. Розкрито механізм управлінського впливу екологічного менеджменту на підприємстві та запропоновано класифікацію його нормативного забезпечення (на національному та міжнародному рівнях).*

***Ключові слова:** екологічний менеджмент, сталий розвиток, підприємство, нормативне забезпечення.*

Екологічну ситуацію в Україні вже давно характеризують як кризову. Впродовж тривалого часу відбувалися і структурні деформації народного господарства, за яких перевага надавалася розвитку сировинно-видобувних, найбільш екологічно небезпечних галузей промисловості. Відхід від традиційної

---

© О.А. Потай, 2008.