

# ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ «ЄВРОПА – АЗІЯ» ЯК ЧИННИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ ДЕРЖАВИ

Михайличенко Катерина Миколаївна,  
кандидат економічних наук

Досліджено стан і перспективи інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія», проаналізовано основні тенденції розвитку транспортних систем країн ЄС та Азії, дана оцінка можливості перетворення окремих із них на потенційні загрози для економічної безпеки України. Визначено пріоритети державної політики України щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері розбудови транспортної інфраструктури та активізації інтеграційного процесу з Євро-Азійською транспортною системою.

**Ключові слова:** євразійські економічні зв'язки, міжнародні транспортні осі, розбудова транспортної інфраструктури, інтеграція транспортних систем.

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 передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ – Південь» і «Захід – Схід» та нарощування обсягів експортно-імпортних перевезень згідно з потребами зовнішньої торгівлі. Інтеграція України до транспортної системи «Європа – Азія» шляхом створення умов для швидкого, безпечного та якісного транспортування вантажів і пасажирів територією України дасть змогу перетворити потенційні конкурентні переваги України на реальні економічні здобутки, наростити обсяги транспортних послуг та їх внесок у створення національного валового внутрішнього продукту.

Питання інтеграції транспортних систем набуває особливого значення в умовах глобалізації економіки та зростання товарообігу між Європою та країнами Південної Азії і Близького Сходу, насамперед із Китаєм та Індією, а також перспектив розширення зовнішньоторговельних відносин України із зазначеними країнами та країнами Євросоюзу.

Дослідженню особливостей розвитку національної транспортної системи України та

перспектив її входження до європейської транспортної системи, питанням розбудови в Україні сучасної транспортної інфраструктури, функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів, адаптації національної транспортної системи до європейських норм і стандартів присвячено праці провідних вітчизняних учених і фахівців у сфері розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, зокрема А. Блудової, А. Новікової, М. Макаренка, О. Котлубая, Ю. Цветова, Н. Кудрицької, Б. Буркинського та ін.

Зокрема, Т. Блудовою зроблено вагомий внесок у розвиток стратегії підвищення ефективності транспортно-дорожнього комплексу України та оптимізації складників транзитного потенціалу України, розроблення теоретико-методологічних аспектів дослідження економічних ризиків та оцінки діяльності транспортних підприємств [1]. За результатами наукових досліджень, присвячених питанням транзитного потенціалу України, А. Новіковою розроблена логіко-ймовірнісна модель загроз втрати транзитних потоків, запропоновано удосконалення технології, умов і правил перетину кордону, розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) [3]. У роботах Н. Кудрицької розглядаються питання оптимального планування та проектування транспортних систем різних видів транспорту,

створення економіко-математичних моделей та впровадження інформаційних технологій для забезпечення прийняття ефективних рішень у транспортній галузі [2].

Проте актуальними залишаються питання, пов'язані з аналізом сучасних тенденцій розвитку транспортних систем, вивченням напрямків розбудови об'єктів транспортної інфраструктури іншими країнами, і насамперед країнами – сусідами України, визначенням потенційних загроз економічній безпеці держави у зв'язку з розвитком транснаціональних і трансконтинентальних транспортних артерій в обхід України. Перспективним напрямом досліджень автор вважає розвиток національної транспортної системи та перспектив її інтеграції до світової та європейської транспортних систем у контексті забезпечення економічної безпеки держави, теоретичні аспекти якої в Україні розроблені вітчизняними вченими А. Сухоруковим, С. Власюком, Я. Жалілом, З. Варналієм, Д. Прейгером, В. Мунтіяном та ін.

**Мета даної статті** – розробити практичні рекомендації для України щодо підвищення ефективності використання її транзитного потенціалу, прискорення інтеграції до євразійської транспортної системи та долучення до обслуговування основних транснаціональних вантажопотоків між Сходом і Заходом з урахуванням національних економічних інтересів.

Аналіз структури зовнішньої торгівлі товарами країн-членів ЄС у 2000–2012 рр. свідчить про те, що у загальному експорті країн Євросоюзу частка Китаю зросла з 3 до 8,5 %, РФ – із 2,7 до 7,3 %, Індії – з 1,6 до 2,3 %. У структурі імпорту за цей період частка Китаю збільшилася із 7,5 до 16,2 %, РФ – із 6,4 до 11,9 %, Індії – з 1,3 до 2,1 % (табл. 1). Залучити частку цього транзитного вантажопотоку, обсяги якого й надалі зростатимуть, є стратегічним завданням України.

Основними торговельними партнерами України є РФ (у 2012 р. на неї припадало 25,6 % експорту та 32,4 % імпорту товарів проти 21,9 % експорту і 35,5 % імпорту у 2005 р.) і країни ЄС (24,8 % експорту та 30,9 % імпорту товарів у 2012 р. проти 29,8 % експорту і 33,7 % імпорту в 2005 р.), з яких переважну частку складають Німеччина, Польща, Італія, Франція. Частка країн Азії у географічній структурі українського експорту товарів у період з 2005 р. по 2012 р. зросла незначно: з 25,1 до 25,7 %, тоді як частка імпорту товарів з Азії в Україну зросла більше: з 13 до 20,2 % (у т.ч. з КНР – з 5,6 до 9,3 %).

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 із ключових питань для підтримки сталого розвитку країн Європи та Азії.**

У зв'язку з цим ще в 90-ті роки минулого століття ЄС було розроблено концепцію об'єднання транспортних мереж країн Західної Європи та їхнього перспективного розширення на Схід шляхом розбудови МТК, що стало одним із важливих етапів розвитку європейської транспортної політики. Відповідне рішення було ухвалене під час проведення Другої загальноєвропейської транспортної конференції (1994 р., о. Крит, Греція). Територією України проходять чотири Пан'європейських МТК – №№ 3, 5, 7, 9 (табл. 2).

Пізніше до 10 зазначених коридорів приєднався ще один – ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією [5].

З розширенням ЄС постали нові завдання з формування транспортних зон і розвитку МТК. У Європі формується нова мультимодальна Транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту, та впро-

Таблиця 1

### Зміна часток окремих торговельних партнерів ЄС у структурі експорту та імпорту \*

Країна	Експорт ЄС		Імпорт ЄС	
	2000	2012	2000	2012
США	28,0	17,3	20,8	11,5
Китай	3,0	8,5	7,5	16,2
Російська Федерація	2,7	7,3	6,4	11,9
Індія	1,6	2,3	1,3	2,1
Україна	0,6	1,4	0,5	0,1

\* Складено за даними Євростату [4]

**Перелік Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів,  
ухвалених Критською конференцією ЄС**

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 – <b>Львів – Київ</b>
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 – <b>Ужгород – Львів – Київ</b>
Коридор № 6	Гданськ – Катовіце – Жиліна; західна гілка: Катовіце – Брно
Коридор № 7	Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, <b>Україна</b> )
Коридор № 8	Дуррес – Тірана – Скоп'є – Бітола – Софія – Дімітровград – Бургас – Варна
Коридор № 9	Гельсінкі – Виборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – <b>Київ – Любашівка/Роздільна</b> – Кишинів – Бухарест – Дімітровград – Александруполіс
Коридор № 10	Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп'є – Велес – Салоніки

ваджується новий масштабний 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 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 і регіонами.

Єврокомісією визначено 5 основних мультимодальних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами. Територією України проходить центральна вісь, у межах якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що загалом відповідають напрямкам транспортних коридорів №№ 3, 5 і 9: Катовіце – Львів – Київ, Будапешт – Львів, Мінськ – Київ, Київ – Харків, Москва – Київ – Одеса, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь – Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів.

В Україні створення МТК та їхнє входження до міжнародної транспортної системи ви-

знано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) відповідно до Програми розвитку національної мережі МТК в Україні на 2006–2010 рр., затвердженої Постановою КМУ від 12 квітня 2006 р. № 496. Відповідно до цієї програми реалізовувалася політика уряду щодо:

- інтеграції транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі відповідно до норм і стандартів ЄС;
- ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків;
- залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.

Проте залишилися не виконані основні завдання згаданої програми щодо будівництва нових автомобільних доріг на умовах концесії, реконструкції значної кількості автомагістралей, розбудови морських торговельних портів, будівництва та реконструкції глибоководних причалів у річкових портах, реконструкції судноплавних шлюзів та хвилезахисних споруд на р. Дніпро.

Так, КМУ у 1999 р. уклав угоду про будівництво концесійної дороги Львів – Краковець (МТК № 3 Берлін – Київ) із консорціумом Трансмагістраль та у 2003 р. затвердив проект будівництва дороги із терміном виконання 4 роки 9 міс. Проте лише у жовтні 2010 р. за результатами зміни концесіонерів розпочалося будівництво дороги, яке потім знову припинилося через нестачу фінансових ресурсів.

Нині згідно з Державною програмою активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр. заплановано провести новий концесійний конкурс для реалізації цього проекту.

Підготовчі роботи до будівництва нового двоколісного залізничного Бескидського тунелю на стратегічному напрямку Київ – Львів – Чоп розпочато тільки у 2012 р. Нині він є єдиною одноколісною ділянкою на всій довжині п'ятого Критського МТК, який проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України та Росії, і це є однією з причин спрямування значних обсягів транзитних вантажів в обхід України – територією Польщі та Білорусі.

Виконання Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я за напрямом «Розвиток морегосподарського і транспортно-логістичного комплексів» визнано Рахунковою палатою України «повністю проваленим» [7], а основні стратегічні цілі цієї Програми – підвищення значення Придунайського регіону в розвитку сьомого МТК і подолання транспортно-комунікаційної ізоляції регіону – не досягнутими, зокрема через невиконання завдань щодо будівництва мосту через Дністровський лиман та автомобільної траси Одеса – Рені.

**Починаючи з 2010 р. ситуація почала поступово змінюватися на краще.** Під час реалізації Програми підготовки та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. запроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів на маршрутах Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Донецьк (а з 2013 р. – також на маршрутах Сімферополь – Київ, Сімферополь – Харків, Сімферополь – Донецьк, Київ – Тернопіль), на напрямках впровадження швидкісного руху реконструйовано та збудовано об'єкти залізничної інфраструктури загальною протяжністю 1492 км. Реконструйовано та капітально відремонтовано автомобільні дороги Київ – Чоп на ділянці Житомир – Київ, Київ – Харків – Довжанський (у т.ч. на ділянці від Борисполя до Лубен забезпечено рух чотирма смугами), трасу Запоріжжя – Донецьк (на підході до Донецька рух забезпечено по шести смугах), завершено реконструкцію та ремонт автодороги першої категорії Знам'янка – Луганськ – Изварине на ділянці Дніпропетровськ – Донецьк – Луганськ.

Завершено розбудову міжнародних пунктів пропуску для автомобільного сполучення через державний кордон України, а саме: у пунктах пропуску «Краковець», «Дякове», «Порубне», «Нові Яриловичі», «Виступовичі», «Гоптівка», «Шегині», «Ужгород», «Чоп (Тиса)». Здійснено та завершено роботи з ре-

конструкції п'яти аеропортів – Бориспіль, Донецьк, Львів, Харків та Київ (Жуляни).

На виконання Закону України «Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць» у 2013 р. уряд визначив перелік пріоритетних галузей економіки, щодо яких держава стимулюватиме інвестиційну діяльність. Розпорядженням КМУ від 1 серпня 2013 р. № 563-р затверджено перелік найважливіших інфраструктурних проектів у сфері транспорту. Серед них – будівництво першої черги контейнерного терміналу на Карантинному молу в Одеському морському торговому порту (МТП) за рахунок штучно створеної території; створення глибоководного порту на території МТП «Южний»; будівництво двоколісного Бескидського тунелю; будівництво автомобільної дороги Львів – Краковець; збільшення пропускної спроможності залізничного напрямку прискореного руху пасажирських поїздів Гребінка – Полтава – Красноград – Лозова тощо.

На виконання завдань Програми економічних реформ на 2010–2014 рр. та відповідно до Транспортної стратегії України на період до 2020 р. здійснюються широкомасштабне реформування ТДК, модернізація та структурна трансформація транспортних підгалузей. Реалізація заходів Програми докорінно змінить основи функціонування та зміцнить потенціал ТДК України, що сприятиме реалізації планів щодо її інтеграції до транспортної системи Європа – Азія.

**Проте наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою із 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 й навіть Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі.**

До КНР у найближчому майбутньому перейде ініціатива зі створення трансконтинентальних комунікацій на напрямку Європа – Азія. Цьому сприяють реалізація Єдиної транспортної стратегії в Китаї «Великий стрибок», Програми прискореного розвитку західних провінцій КНР *Go West*, Нової євразійської наземної транспортної ініціативи *NELTI*, наміри розвивати транспортний коридор *N.E.W. – corridor* у напрямку США – КНР. Китай розвиває добре інтегровану транспортну мережу, яка зміцнить зв'язки західних ре-

Стратегічні пріоритети, №1 (30), 2014 р.

гіонів із східними та центральними регіонами країни, простягнеться в глибину Центральної та Південно-Східної Азії, у Росію та Європу з метою виходу на нові ринки, підвищення конкурентоспроможності на глобальному рівні та створення можливості для сталого розвитку. Тільки у 2013 р. Китай мав наміри спрямувати на розвиток транспортної інфраструктури понад 19 млрд дол. США [16].

**Росія** активно здійснює розбудову транспортної інфраструктури в межах Федеральної цільової програми «Розвиток транспортної системи Росії (2010–2020 рр.)». Загальний обсяг фінансування програми сягає близько 400 млрд дол. США, за рахунок яких буде побудовано та реконструйовано майже 8,5 тис. км автомобільних доріг федерального значення, введено в експлуатацію 2,6 тис. км нових залізничних ліній, сумарна виробнича потужність російських морських портів збільшиться на 454 млн т [17]. Реалізація транзитного потенціалу РФ здійснюватиметься за умови комплексного розвитку крупних транспортних коридорів на напрямках «Захід – Схід» (з використанням Транссибу), «Північ – Південь» (узбережжя Балтійського моря – Перська затока) та Північного морського шляху.

У серпні 2013 р. територією Російської Федерації, Казахстану та Білорусі спільними зусиллями країн-учасниць запущено (в обхід України) транзитний контейнерний потяг з Китаю (Чженчжоу) до Європи (Гамбург, Німеччина). У складі потяга – 51 контейнер, термін доставки контейнера – 15 діб, тоді як морським шляхом термін доставки контейнера з порту Шанхай до Європи становить 36 діб і більше. Забезпечити конкурентні переваги портового комплексу Росії в Азово-Чорноморському басейні, насамперед перед Україною, має на меті будівництво морського порту Тамань. Введення у 2012 р. у порту Тамань комплексу з перевалки нафти і нафтопродуктів потужністю 4,5 млн т за рік уже призвело до суттєвої втрати Україною обсягів перевалки російської та казахстанської нафти.

**Туреччина** розпочала реалізацію масштабного інфраструктурного проекту – розвиток швидкісного залізничного сполучення з високою пропускну здатністю між Європою та Азією. Із завершенням у жовтні 2013 р. будівництва залізничного тунелю під протокою Босфор на глибині 60 м під рівнем моря (проект *Marmaray*) довжиною 1387 м залізниця Баку – Тбілісі – Ахалкалакі – Карс отримала прямий зв'язок із загальноєвропейською мережею залізниць. До проекту також приєдналися Казахстан і Китай, що робить можливим перетворення зазначеної залізниці в один із

сучасних варіантів Великого шовкового шляху та відкриває можливості залізничного сполучення з Великої Британії на заході Європи до Китаю на сході.

**Унаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури іншими державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на найважливішому напрямку Європа – Азія.**

МТК ТРАСЕКА є одним із найкоротших маршрутів, що нині забезпечує транспортне сполучення між Європою та Азією на осі Захід – Схід і який прямує територією України. Саме із цим транспортним коридором пов'язані найбільші очікування України щодо активізації вантажопотоку її територією з країн Азії в Європу і в зворотному напрямку. Проте нині конкурують три основні маршрути транспортних коридорів «Європа – Азія»: Євро-Азійська інтегральна система або Транс-Російський маршрут (Західна Європа – Білорусь – Росія – Казахстан – Китай), «Центральний коридор», або Транс-Турецький маршрут (Європа – Туреччина – Іран – Туркменістан – Таджикистан – Киргизія – Казахстан – Китай) і ТРАСЕКА або Транс-Кавказький маршрут (Європа – Кавказ – Азія – Китай) [8]. За оцінками фахівців, перший коридор є найпривабливішим за індексом *TRAX*, який враховує фактори часу, фінансові витрати та безпеку доставки вантажів [9]. За цим напрямком на шляху Європа – Азія необхідно перетнути територію лише трьох країн – Білорусі, Росії та Казахстану, які зараз активно працюють над уніфікацією своїх процедур і тарифів.

**Загрозливим для України може також стати альтернативний розвиток маршрутів за напрямком «Північ – Південь».** Використання маршруту для доставки транзитних вантажів із країн Тихого океану та Перської затоки через Іран, Каспійський регіон, Росію (здійснюються за участю Волго-Балтійської судноплавної системи) і далі до країн Північної та Західної Європи забезпечує зниження тарифів на 30 % і дає змогу втричі скоротити час проходження вантажів порівняно з існуючим маршрутом через Суецький канал. Міжурядова угода про МТК «Північ – Південь» підписана Росією, Індією та Іраном у Санкт-Петербурзі 12 вересня 2000 р. під час Другої Міжнародної євразійської конференції з транспорту і ратифікована у 2002 р. усіма учасниками. Враховуючи плани РФ збільшити трафік вантажів (зокрема вантажів у контейнерах) у цьому напрямку до 80–100 тис. од. за рік, зазначене створюватиме

загрозу недовикористання маршруту «Північ – Південь», що пролягає територією України і де здійснюють комбіновані перевезення поїзди «Вікінг» і «Зубр».

**Ініціювання іноземними державами низки проектів, які передбачають здійснення євразійських економічних зв'язків між Європою та Азією 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.**

Згідно із п. 14 Плану першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2013 р., затвердженого розпорядженням КМУ від 13 лютого 2013 р. № 73-р, Мінінфраструктури доручено протягом 2013 р. узгодити з ЄС спільні пріоритетні транспортні маршрути в рамках Транспортної панелі ініціативи ЄС «Східне партнерство» з урахуванням оновленої політики ЄС щодо розвитку Пан'європейської транспортної мережі (*TEN-T*).

Запропоновані Україною інвестиційні проекти щодо будівництва контейнерного терміналу в Іллічівському МТП, створення інфраструктури і логістичного центру на залізничній станції Чоп, будівництво залізничного тунелю Бескид-Скотарське, реконструкція автодороги Львів – Краківець та Київ – Одеса ще в 2010 р. були схвалені Групою високого рівня, спеціально утвореною Єврокомісією для розробки карти основних маршрутів європейської транспортної мережі та її розширення в сусідні регіони.

Пропозиція Міністерства інфраструктури України щодо ухвалення ЄС **нового напрямку Європа – Азія**, що прямуватиме територією України (на ділянці Київ – Знамянка – П'ятихатки – Дніпропетровськ – Краматорськ – Дебальцеве – Червона Могила/Гуків (РФ) та його включення до міжнародної транспортної мережі (*TEN*), була представлена на Другому Інвестиційному форумі, що відбувся у Брюсселі у лютому 2012 р. [10].

Також розглядаються потенційні можливості для України у разі залучення нових транзитних вантажопотоків у контексті реалізації проекту ОЧЕС щодо будівництва кільцевої дороги навколо Чорного моря та подальшої реалізації проекту ТРАСЕКА (морські магістралі). Європейська Комісія сприятиме розвитку коридору ТРАСЕКА, оскільки він забезпечує надійну правову основу, організаційну структуру і стратегічну орієнтацію для налагодження стабільного функціонування перевезень у напрямку Європа – Азія. Про-

гноз розвитку цього коридору передбачає збільшення вантажопотоку до 2020 р. удвічі, очікується збільшення обсягів контейнерних перевезень і відповідне оснащення морських і «сухих» портів під обсяги контейнерних перевезень. Під передбачувані обсяги вантажопотоків мають бути визначені та реалізовані проекти з удосконалення існуючої транспортної інфраструктури, в т.ч. за рахунок реалізації механізму державно-приватного партнерства (ДПП). Пріоритетні проекти ТРАСЕКА будуть узгоджені з розвитком *TEN-T* і забезпечать поліпшення транспортного сполучення Європа – Азія.

**Проте цій роботі необхідно надати системності та обґрунтованості. В Україні досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг ТДК України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку та глобальної виробничої спеціалізації країн.** Унаслідок цього Україна поступається іншим країнам на ринку надання транспортних послуг, склалася стала тенденція втрати транзитних вантажопотоків на шляху Європа – Азія. Термін дії Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр. закінчився, значна кількість її заходів у частині розбудови транспортної інфраструктури не була виконана, але нова державна програма розвитку транзитних перевезень не розроблялася. Немає обґрунтованих прогнозів обсягів перевезень вантажів і пасажирів як загалом, так і за видами транспорту, видами перевезень, напрямками перевезень на середньострокову перспективу.

Незважаючи на наявність затвердженої Транспортної стратегії на період до 2020 р., вона не набула розвитку в конкретних програмних документах: не існує затвердженої комплексної програми розвитку ТДК України (або окремих галузевих транспортних програм) на середньострокову перспективу, винятком є лише Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр., затверджена Постановою КМУ від 11 липня 2013 р. № 696. Відповідно розвитку залізничного, водного, авіаційного та автомобільного транспорту України відбувається значною мірою за інерцією і не спрямований на досягнення конкретних та обґрунтованих цілей.

Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану дій у сфері транспорту для регіону сусідства, представленому Єврокомісією у 2011 р. [11], та заходів, передбачених проектом Угоди про асоціацію між Україною та

ЄС. Враховуючи ці документи, основними завданнями щодо поєднання транспортних систем ЄС і України є такі:

- поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проектів;
- участь у програмі «Єдине європейське небо»;
- більш ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок відкриття ринків та зменшення технічних бар'єрів, таких як різниця в ширині колії;
- спрощення реалізації регіонального транспортного співробітництва тощо.

В умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних об'єктів транспортної інфраструктури України необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства, а в перспективі – асоціації з ЄС, для розвитку на території України транс'європейських транспортних мереж (*TEN-T*), МТК і нових транснаціональних транспортних осей. Ідеться про реалізацію проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР).

**Довідково.** Станом на кінець 2013 р. на стадії реалізації Україною спільно з ЄБРР налічуються 5 проектів з розвитку транспортної інфраструктури загальною вартістю 2969,1 млн дол. США [12].

Актуальною є участь України у регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів у рамках виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону. Ідеться про просування українського проекту відновлення та подальшого розвитку транзитного потенціалу України між основними вузлами Пан'європейської транспортної мережі (*TEN-T*) у Дунайському регіоні.

Отже, згадані напрями співробітництва України з ЄС у сфері транспорту сфокусовані на нових розробках та ефективності вибору видів транспорту при перевезеннях, інтермодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні та, у ширшому сенсі, включають усі компоненти інтегрованих мереж.

## Висновки

1. Загальні тенденції глобалізації економіки та зростання товарообігу між країнами Європи та Азії обумовлюють необхідність

Стратегічні пріоритети, №1 (30), 2014 р.

розвитку й модернізації транспортних систем як одного із головних питань для підтримки сталого розвитку економік цих країн.

2. Унаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури іншими державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків на напрямку Європа – Азія.

3. Зростаючий попит на транспортні послуги по осі Схід – Захід та інтенсивна розбудова транспортно-комунікаційних систем сусідніми країнами є сигналом для України щодо необхідності забезпечення ефективного міжнародного співробітництва з питань інтеграції України до транспортної системи Європа – Азія та подолання значної кількості невирішених питань у частині розбудови національної транспортної інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України.

4. Нині в Україні відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг національного транспортно-дорожнього комплексу порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації країн. Враховуючи зазначене, Україні слід визначити власну стратегію щодо розвитку національної транспортної мережі, будівництва найважливіших інфраструктурних проектів та залучення транзитних вантажопотоків шляхом розробки і затвердження на найвищому рівні:

- Стратегії розвитку транзиту територією України до 2030 р. на основі прогнозування вантажопотоків, у якій передбачити спрощення правил перевезення вантажів територією України, у т.ч. відповідно до норм і положень спільної транзитної процедури, що діє у країнах ЄС, спрощення та модернізацію митних і прикордонних процедур на кордонах із ЄС, скорочення кількості документів, необхідних при перетинанні кордону, тощо;

- Державної цільової програми розвитку національної пріоритетної транспортної мережі України, в якій передбачити розбудову інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямами транзитних вантажопотоків, інтеграцію національних транспортних шляхів у Транс'європейську *TEN-T* і Євро-Азійську транспортні мережі;

- Державної програми розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, що забезпечить залучення для роботи в Україні провідних логістичних операторів, які зможуть реалізувати ефективні рішення у сфері логістики та інтермодальних перевезень;

- Концепції 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;

- Стратегії залучення країн-партнерів, міжнародних інституцій, приватного капіталу до вирішення питань щодо розвитку інфраструктури ТДК України.

5. З метою захисту національних економічних інтересів України та з урахуванням

оновленої політики ЄС щодо розвитку Пан'європейської транспортної мережі (TEN-T) необхідно на державному рівні затвердити спільні з ЄС пріоритетні транспортні маршрути, узгоджені в рамках Тематичної панелі з питань транспорту ініціативи ЄС «Східне партнерство». З урахуванням цього відкоригувати перелік найважливіших національних інфраструктурних проєктів, реалізація яких необхідна для забезпечення розбудови і функціонування транснаціональних і трансконтинентальних транспортних маршрутів території України.

### Список використаних джерел

1. *Блудова Т. В.* Транзитний потенціал України: формування та розвиток / Т. В. Бладова. – К. : НІПМБ, 2006. – 274 с.
2. *Кудрицька Н. В.* Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
3. *Новікова А. М.* Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – С. 78.
4. *Система економічної безпеки держави* / за заг. ред. д. е. н., проф., заслуженого економіста України А. І. Сухорукова. – К. : ВД «Стилос», 2009. – 685 с.
5. *Прейгер Д. К.* Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіг. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.
6. *Жаліло Я. А.* Економічна стратегія держави: теорія, методологія, практика : монографія / Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2003. – 368 с.
7. *Eurostat.* International trade statistics [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/international\\_trade/introduction](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/international_trade/introduction)
8. *Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору «Європа – Кавказ – Азія» (ОБУ)* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/998\\_022](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/998_022)
9. *DECISION No 884/2004/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29 April 2004* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>
10. *Звіт Рахункової палати України за 2011 р.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16740480/>
11. *Интегральная Евразийская транспортная система: проблемы и перспективы.* – 2011. – № 18 (430) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF\\_NEW201109281118/VSF\\_NEW201109281118\\_p\\_002.htm](http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm)
12. *Транспортный диалог и взаимодействие между ЕС, соседними странами и странами Центральной Азии, ТРАСЕКА IDEA* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/TECHNICAL\\_DOCUMENTS/ROADS\\_Trax\\_methodology\\_RUS.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/TECHNICAL_DOCUMENTS/ROADS_Trax_methodology_RUS.pdf)
13. *Розвиток транспортної мережі в Україні* / МІУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment\\_Forum/3\\_TEN-T\\_extension\\_Ukraine\\_eng.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment_Forum/3_TEN-T_extension_Ukraine_eng.pdf)
14. *Інструмент європейського сусідства і партнерства (ІЄСП). 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](http://www.rac.org.ua/fileadmin/user_upload/documents/enp/_enpi_eastern_rsp_ukr.rtf)
15. *Співробітництво з Європейським інвестиційним банком* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.mtu.gov.ua/uk/invest\\_mfo/31299.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/invest_mfo/31299.html)
16. *Новости* / Корпоративное телевидение ОАО «Российские железные дороги» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rzdrtv.ru/2013/02/14/kitay-v-2013-g-planiruet-napravit-na-razvitiie-transportnoy-infrastrukturyi-bolee-19-mlrd-dollarov/>
17. *О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»* : постановление Правительства РФ от 5.12.2001 г. № 848 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://base.garant.ru/1587083/1/#block\\_10000](http://base.garant.ru/1587083/1/#block_10000)