

УДК 338.47

Павліха Н.В., Кузьмін П.В.

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

На сьогодні у світі сформоване жорстке конкурентне середовище, що зумовлює використання державами їх можливостей та переваг для зміцнення власних позицій на світовій арені. Україна позиціонує себе, як держава з високим транзитним потенціалом, однак для його реалізації необхідно оздоровити транспортну систему держави, вирішити інфраструктурні питання та переглянути сучасне використання міжнародних транспортних коридорів. Оптимізація транспортної інфраструктури дозволила б Україні подолати наслідки кризових явищ та остаточно затвердити себе на позиції регіонального транзитного лідера.

Ключові слова: *транзитний потенціал, транспортні коридор, Концепція, реконструкція, інвестиції, стандарти.*

Постановка проблеми. На сьогодні світ переживає період системного зростання конкуренції з одночасним зменшенням конкурентних переваг держав, що розвиваються. В умовах економічної нестабільності проблематичним є забезпечення постійного зростання рівня якості життя. В цих умовах зростає потреба використання геоekonomічних переваг країни, однією з яких виступає її транзитний потенціал та можливості його ефективної експлуатації.

На нашу думку, однією із основних переваг України перед іншими гравцями на міжнародній арені є потужний транзитний потенціал, що продиктований географічним положенням, фактичною транспортною інфраструктурою та перетином транспортних коридорів території держав.

Чотири з дев'яти міжнародних транспортних коридорів проходять через територію України. Наша країна є незалежною державою, одним із засновників ООН, входить до Ради Європи, міжнародних організацій із різних видів транспорту, займає вигідне для створення міжнародних транспортних коридорів геополітичне становище, має розвинуту промисловість, спроможну виготовляти та обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів та кваліфікованих кадрів.

Однак використання геоekonomічних переваг нівелюються недостатнім рівнем споживання транзитного потенціалу через недосконалу сітку транспортних переходів між державами і високим рівнем їх нинішнього завантаження. Реалізація їх роботи і більш раціональне використання

транспортних коридорів повинні призвести до сталого розвитку економіки в умовах економічної нестабільності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження з питань розвитку транзитного потенціалу України та підвищення ефективності розвитку транспортної системи країни, управління та розвитку міжнародних транспортних коридорів були виконані О.О. Бакаєвим, В.Л. Дикань, В.В. Дикань, А.М. Новіковою, Ю.М. Цветовим, С. Пирожковою, Т. Блудовою, О Михайловською та ін.

Метою статті є дослідження функціонування міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України із аналізом їх сьогоденної та перспективної продуктивності, аналіз можливості розвитку транзитного потенціалу нашої держави шляхом модернізації транспортних коридорів та підвищення якості транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу. Необхідність вивчення проблем модернізації транспортних коридорів в умовах економічної нестабільності зумовлена необхідністю 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 і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави [5].

Відродження ідеї міжнародних транспортних коридорів стало відповіддю світового співтовариства на виклик багатьох фундаментальних явищ і процесів у сферах виробництва й обміну (торгівлі) на різних континентах. Ці процеси мають об'єктивний, глобальний характер.

Вони породжують новий стан системи світової торгівлі і міжнародного поділу праці, впливають на створення і функціонування глобальної фінансової системи, що забезпечує швидке перетікання величезних мас капіталу.

Упродовж останніх 25-30 років 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 й Азією, Азією й Америкою, Європою й Африкою тощо. У центрі уваги виявився перспективний напрямок Європа-Азія. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західноєвропейського й Азіатсько-Тихоокеанського регіонів простягається величезний простір з населенням понад 3 млрд чол., на якому розгортаються головні події на міжнародній арені на початку ХХІ століття.

Висування на передові позиції Євро-Азіатської світової транспортної системи стало наслідком дії двох макроекономічних чинників. Одним із них є нестійкість і нерівномірність використання досягнень НТП у 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 виявляється 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. Як правило, цей процес є джерелом регіональних фінансових криз, що мають стабільний перманентний характер з точками прискореного зростання в різних регіонах планети.

Різкі коливання кон'юнктури призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі, що, зокрема, зумовило міжконтинентальне переорієнтування її стратегічних напрямків і сегментарні зміни структури світового ринку товарів і послуг. У 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 й Індійського субконтиненту, з іншого. Середньорічні темпи зростання при цьому становлять 5-13%. Системні аналітики США, Японії та Західної Європи одночасно прогнозують збереження цієї тенденції з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи.

Саме ці об'єктивні зрушення в системі міжнародної торгівлі стимулювали появу і реалізацію інтеграційних ініціатив, спрямованих на створення у Західній Європі єдиного економічного простору, що споконвічно уявлявся як найбільша у світі зона вільного руху товарів, послуг і капіталів. Ці тенденції відбилися і на транспорті. Так, концепція глибинної 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 втілювалася спочатку в системі транс'європейських транспортних осей (декларація Комітету міністрів транспорту, 1983 р.), потім – інтермодальних транспортних мостів (1-а Загальноєвропейська конференція з транспорту, Прага, 1991 р.) і остаточно – у системі міжнародних транспортних коридорів (2-а Загальноєвропейська конференція по транспорту, Греція, о.Крит, 1994 р.) [4].

На критській конференції було остаточно затверджено маршрути перших дев'яти європейських міжнародних транспортних коридорів, що згодом дістали назву “Критські”. Варто зазначити напрямки цих коридорів у залізничному сполученні: 1-й: Гданськ – Варшава – Мінськ – Москва; 2-й: Берлін – Варшава – Мінськ – Москва; 3-й: Берлін – Дрезден – Львів – Київ; 4-й: Прага – Будапешт – Бухарест – Софія – Александрополіс – Стамбул; 5-й: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів; 6-й: Гданськ – Варшава – Краків; 7-й: (водний по Дунаю) Відень – Братислава – Будапешт – Белград – Рені – Ізмаїл – Усть-Дунайськ; 8-й: Тирана – Софія – Бургас – Варна; 9-й: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Москва – Київ – Одеса (Кишинів) Димитровград – Александрополіс.

Відродження у сучасному трактуванні ідеї міжнародних транспортних коридорів має об'єктивні причини. Серед них – проблеми подальшої інтеграції країн Європи; зняття багатьох формальностей, пов'язаних із введенням єдиної

грошової одиниці "євро", з перетином кордонів вантажами і пасажирями на території країн Європейського Союзу.

Після обнародування маршрутів перших дев'яти європейських (критських) МТК у напрямках "Захід-Схід" і "Північ-Південь" багато країн висловили свої пропозиції щодо доповнень до цієї системи міжнародних транспортних коридорів. Так, на 3-й Загальноєвропейській конференції з транспорту, що відбулася у Гельсінкі (1997 р.), Росія виступила з кількома ініціативами: про продовження 2-го критського міжнародного транспортного коридору до його виходу на Транссибірську магістраль; про доповнення 9-го критського міжнародного транспортного коридору відгалуженням на Астрахань і Новоросійськ; про включення до загальноєвропейської транспортної системи Північного морського шляху; про включення в Євро-Азіатський транспортний коридор (проект TRASECA) Волго-Донського каналу. Всі ці пропозиції підтримані в якості найважливіших напрямів забезпечення стійких транспортних зв'язків між Європою й Азією [4].

Варто зазначити, використання критських міжнародних транспортних коридорів не є єдиною можливістю інтеграції України в європейські транспортні системи.

Євро-Азіатський транспортний коридор органічно вписується у систему дев'яти критських МТК через реалізацію Європейською транспортною комісією проекту TRASECA. Науково-практичній експертизі цієї проблеми була присвячена Міжнародна Чорноморська транспортна конференція (м. Київ, травень 1997 року), де представники майже сорока європейських держав детально розглядали проблеми розвитку мережі автомобільних і залізничних шляхів та водних артерій України в контексті загальноєвропейської економічної інтеграції.

Поза увагою цієї конференції залишився трубопровідний транспорт, тоді як територія України майже обплетена трубопроводами. Особливий інтерес виник до створення альтернативних нафтопроводів для транспортування нафти до Європи з Азії та Кавказу через басейни Каспійського та Чорного морів. Здійснено будівництво нафтопроводу Одеса – Броди, що поєднує Одеський нафтотермінал з потужним нафтопроводом "Дружба", спорудженим ще у радянські часи. Проблема модернізації транспортних коридорів сьогодні знаходиться в центрі уваги науковців та практиків і обговорюється на численних науково-практичних конференціях, серед яких Міжнародна конференція "Чорноморсько-Каспійський регіон: умови та перспективи розвитку" (м. Київ, червень 1998 року); Міжнародна науково-практична конференція "Україна і проблеми безпеки транспортних коридорів у Чорноморсько-Каспійському регіоні" (м. Севастополь, червень 1999 року). На них обговорюються такі проблеми, як: міжнародне економічне співробітництво у галузі розвитку системи енергопостачання та її інфраструктури; розвиток та експлуатація транспортних комунікацій: інфраструктурне забезпечення та система безпеки, включаючи її екологічну складову; взаємодія державних та міжнародних структур у питаннях підтримки ініціативи України щодо

впровадження комплексної системи безпеки Чорноморсько-Каспійських транспортних комунікацій.

На теперішній час територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори, як Пан-європейський №3; Пан-європейський №5; Пан-європейський №7 Дунайський (водний); Пан-європейський №9; Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море); Європа – Кавказ – Азія (TRASEKA).

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

Пан-європейський транспортний коридор №3 (маршрут Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ). Країни учасниці: Німеччина, Польща, Україна (рис.1). Протяжність основного ходу складає 1640 км., у тому числі в Україні 694 км. залізничними та 611,7 км. автомобільними шляхами. Меморандум про взаєморозуміння щодо коридору № 3 підписано у вересні 1996 року Міністрами транспорту України, Німеччини та Польщі. залізничний маршрут цього транспортного коридору повністю електрифікований, двоколіїний і обладнаний пристроями автоблокування (648 км). Існуюча залізнична інфраструктура коридору згідно з більшістю показників відповідає загальноєвропейським вимогам.

В 2003 р. на станції Мостиська II Львівської залізниці введено в дію колісперевідний пристрій для автоматичної зміни колісних пар системи SUW 2000 для переходу з національної колії 1520 мм на європейську 1435 мм. Протяжність автомобільних доріг загального користування, які є складовою міжнародного транспортного коридору № 3, на території України становить 617 км.

У 2002 році за кошти Європейського Союзу побудовано мостовий перехід через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні. Побудований і діє у відповідності до європейських стандартів автомобільний пункт пропуску Краковець.

У районі пункту пропуску “Ягодин” створений залізничний термінал, а в Раві-Руській спільними зусиллями України та Польщі за участі приватного капіталу створений транспортно-складський комплекс. У рамках реалізації проекту TACIS здійснюється підготовка до реконструкції міжнародних пунктів пропуску на україно-польському кордоні “Ягодин – Дорогуськ”, “Рава-Руська – Хребенне”, а також пункт пропуску “Ужгород – Вишне Немецьке” на україно-словацькому кордоні [2].

Пан-європейський транспортний коридор № 5 (Маршрут: Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів). Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна. Протяжність його складає 1595 км., у тому числі територією України 266 км залізничними та 338,7 км. (у тому числі відгалуження 47,2 км) автомобільними шляхами. Меморандум про взаєморозуміння підписано в грудні 1996 року.

Головною проблемою транспортного коридору № 5 на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Для нової автомобільної траси, питання про будівництво якої вивчається вже

декілька років та для якої виконано Техніко-економічне обґрунтування, виникає необхідність будівництва великого тунелю та інших великовартісних споруд.

Що стосується залізничного сполучення, особливою проблемою при облаштуванні міжнародного транспортного коридору № 5 є одноколіїний Бескидський тунель, який побудовано в 1886 році і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. Тунель обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність усього коридору, перешкоджає зростанню обсягів перевезень. Подальше погіршення його стану може призвести до повного припинення руху поїздів цим напрямком [2]. На сьогодні заверено реконструкцію автомобільного шляху Київ – Чоп та відкрито для загального користування [7].

В перспективі використання цього міжнародного транспортного коридору є провідним для України, особливо у контексті співпраці його із іншими коридорами, що перетинають маршрути. Це б дозволило сформувати розгалужену сітку транспортування товарів до Європи та оптимізувати пасажирські перевезення, як усередині країни, так і закордон.

Використання цього принципу остаточно б сформувало твердження про Львів, як про центр транзитного потенціалу України та серце транспортних артерій країни, що і зумовило б відповідні рухи вантажів.

Пан-європейський транспортний коридор № 7 Дунайський (водний). Країни учасниці: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Його протяжність складає 1600 км, в тому числі в Україні – 70км. До 1996 року, в зв'язку з ембарго Югославії, міжнародні транзитні перевезення цим коридором були обмежені. У 2004 році введено першу чергу проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море, що дозволить активізувати діяльність українських транспортних підприємств та збільшити вантажообіг на українській ділянці міжнародного транспортного коридору № 7.

Пан-європейський транспортний коридор №9 (Маршрут: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з чотирма відгалуженнями)). Країни-учасниці міжнародного транспортного коридору: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність основного ходу складає 3400 км, у тому числі 1496 км залізничними та 996,1 км. автодорожніми (у тому числі 152,4 та 242,4 км відгалуження) шляхами по території України. Меморандум взаєморозуміння по розвитку Критського коридору № 9 було підписано в жовтні 1995 року.

Передбачений основний напрямок коридору № 9 пролягає на території України магістралями М-01 та М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси. У 2004 році завершено будівництво першої черги швидкісної автомагістралі за напрямком Жашків – Червонознамянка. Відновлення автомобільної дороги за зазначеним напрямком дозволить проїзд автопоїздів загальною масою 40 тонн, що сприятиме підвищенню об'ємів перевезень у міжнародному сполученні [2].

Міжнародний транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Ягодин – Одеса). Країни, що залучені до проекту: Польща, Україна. Загальна протяжність коридору складає 1816 км загалом та 918 км залізничними і 1208 км автомобільними шляхами (у тому числі 247,1 км відгалужень) територією України [6].

Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія. У травні 1993 року в Брюсселі на міжнародній конференції під керівництвом ЄС Грузія, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан, Казахстан і Узбекистан домовилися забезпечити виконання програми ЄС, спрямованої на розвиток транспортного коридору з Західної Європи через Чорне море, Кавказ, Каспійське море в Центральну Азію.

Програма TRASECA (англійська аббревіатура "транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія") була розроблена як один із компонентів міждержавної програми Tacis. У 1996 році на конференції в Афінах до програми TRASECA було включено Україну. Маршрут проходження коридору визначено на карті.

Активна робота з реалізації Програми розпочалася з вересня 1998 року, коли в Баку Президенти 12 країн – України, Молдови, Болгарії, Румунії, Туреччини, Грузія, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Казахстан і Узбекистан – підписали Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія (далі ОБУ).

У березні 2000 року згідно з положеннями ОБУ було створено Міжурядову Комісію (МУК) TRASECA (до її складу увійшли Міністри транспорту країн-учасниць ОБУ) та Постійний секретаріат з офісом у м.Баку. Одночасно у кожній із 12 країн-учасниць були засновані Національні комісії і призначені Національні секретарі TRASECA. За час, що минув після підписання ОБУ, відбулися три Конференції МУК TRASECA. З 2000 року ПС МУК TRASECA регулярно проводять засідання Робочих груп за участю Національних секретарів, експертів Єврокомісії та ін.

З початку реалізації програми Tacis TRASECA (1993 – 2004 роки) Європейською Комісією погоджено до реалізації та профінансовано 53 проекти на загальну суму 110 млн. ЄВРО, в тому числі: 39 технічного сприяння на суму 57, 7 млн. євро; 14 інвестиційних на суму 52,3 млн. євро.

Україна задіяна в реалізації 13 регіональних проектів технічної допомоги та 3 інвестиційних вартістю 8,2 млн. євро, спрямованих на розвиток інфраструктури Іллічівського морського порту та покращання роботи морської переправи Іллічівськ – Поті/Батумі (реалізовані в 1998 – 2000 рр.).

Україна разом з іншими країнами-учасницями ОБУ брала участь у реалізації проектів технічного сприяння: "Гармонізація прикордонних процедур" (2002 – 2003 рр.); "єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи" (2002–2003 рр.); "Загальна юридична база для транзитних перевезень" (2003 – 2004 рр.); "Координаційна група TRASECA" (2002 – 2003 рр.); "Техніко – економічне обґрунтування удосконалення автомобільних і залізничних прикордонних переходів між Молдовою та Україною і для модернізації мультимодальних терміналів у Молдові та Україні" 2003 р.;

“Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі” (2003 – 2005 рр.) [2].

Аналізуючи показник завантаження транспортних коридорів, що проходять територією України, варто звернутись до Якименко Н.В., котра у своїй праці подає дані щодо обсягів перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом через міжнародні транспортні коридори [8].

Таблиця 1.

Обсяги перевезень вантажів залізничним та автомобільним транспортом міжнародними транспортними коридорами

Найменування коридору	Перевезення автомобільним та залізничним транспортом	У тому числі			
		Залізничним		Автомобільним	
		млн.т.	%	млн. т.	%
Коридор № 3	115,9	99	85,4	16,9	14,6
Коридор № 5	69,5	62,5	89,9	7,0	10,1
Коридор № 9	121,4	97,6	80,4	23,8	19,6
Коридор Балтика-Чорне Море	111,6	94,2	84,4	17,4	15,6
Коридор Європа-Азія	253,5	214,8	84,7	38,7	15,3
Коридор ЧЕС	201,9	183,2	90,7	18,7	9,3
Всього по Україні	473,1	414,4	87,6	58,7	12,4

Згідно з даними таблиці найбільш продуктивним є транспортний коридор TRASECA, або Європа – Кавказ – Азія. Водночас, що не дивно, активніше використовується залізничний транспорт для транспортування вантажів – загалом по Україні 87,6 %. Однак, при нинішньому стані залізничних колій та вагонів для перевезення вантажів дана цифра може бети зменшена як у відносному так і абсолютному показнику.

Урядом України виконувався ряд проектів щодо активізації використання міжнародних транспортних коридорів та підняття транзитного потенціалу держави в цілому. Зокрема, за 1998 – 2004 роки реалізовано ряд важливих завдань. На модернізацію інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, впровадження нових технологій, розвиток інформаційних систем, проведення науково-дослідних робіт спрямовано близько 3,8 млрд. грн. У тому числі кошти було надано на залізничний транспорт – 1579 млн. грн.; на реконструкцію автомобільних шляхів – близько 1322 млн. грн.; на розбудову та функціонування морських портів – до 912 млн. грн.

У період із 2006 до 2010 року здійснювались наступні заходи:

- розбудова автомобільної та залізничної мережі міжнародних транспортних коридорів, морських та річкових портів, приведення її у відповідність до європейських стандартів як складової транс'європейської та євразійської мережі міжнародних транспортних коридорів;

- формування комплексу послуг, що відповідають міжнародним стандартам;
- покращення якості міжнародних перевезень та підвищення конкурентноздатності транспортних послуг до рівня, привабливого для вантажовласників і пасажирів;
- удосконалення та адаптація законодавчої і нормативно-правової бази до європейських вимог із питань здійснення розбудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів;
- кардинальне покращення показників ефективності перевезень, а також створення умов ефективною господарської діяльності;
- визначення єдиної системи пріоритетів та шляхів їх реалізації на окремих маршрутах міжнародних транспортних коридорів, основних напрямків і задач у сфері розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів на період до 2020 року;
- створення надійної матеріально-технічної бази морських та річкових портів, яка відповідає у кількісному і якісному відношенні вимогам розвитку зовнішньої торгівлі;
- вдосконалення технологій перевезень із метою підвищення швидкості перевезень, зменшення простоїв, особливо на прикордонних станціях [5].

Проте реалізація цих заходів, особливо в період кризи та політичної нестабільності 2008–2009 років, залишалась на низькому рівні, що зменшувало можливості інфраструктурної розбудови країни та могло нівелювати право на проведення чемпіонату Європи з футболу у 2012 році. Однак, за період 2010–2011 роки ситуація відчутно змінилась, що знайшло своє відображення в реконструкції автомобільних доріг, які вже сьогодні експлуатуються: сучасна автомобільна траса Київ – Житомир, Київ – Чоп, закінчується будівництво автошляху Київ – Ковель – Ягодин, відкрито сучасні ділянки траси Харків – Севастополь, Бориспіль – Люблянки. Загалом на сьогодні в Україні здійснено реконструкцію автомобільних шляхів протяжністю більше, ніж 800 км. [7].

Водночас сьогодні в Україні розроблено концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, яка визначає основні принципи та основи розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні у взаємодії наземних видів транспорту з водним транспортом, пов'язавши її із загальноєвропейською мережею.

На основі законодавства України, зокрема постанов Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 р. N 1324 та від 16 грудня 1996 р. N 1512, рішень Державної комісії з питань транспортних коридорів, а також міжнародних договорів України, розроблена Концепція розвитку транспорто-дорожнього комплексу України. Концепція рекомендує взяти за основу принципи міжнародної транспортної політики, прийняті в Європейському Співтоваристві, які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державних кордонів, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку тощо. Ми

вважаємо, що перехід на ці принципи має здійснюватися поступово, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої і нормативно-правової бази.

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

У процесі її реалізації мають бути використані протоколи, угоди, меморандуми, що визначають різноманітні умови створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів, а також виконані відповідні дослідження.

Наша держава має унікальне вигідне географічне розташування на перетині товарних шляхів із Європи до Азії, з Півночі на південь. Враховуючи значне перенасичення європейських транспортних вузлів, це створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему. В той же час, наявність значного промислового потенціалу надала б змогу розраховувати на інтеграцію у сфері проектування, виробництва та ремонту сучасної дорожньо-транспортної техніки [1].

Подальша інтеграція України у міжнародну транспортну систему передбачає:

- приєднання до наявних міжнародних транспортних коридорів;
- доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів: продовження коридору № 5: Львів – Рівне – Сарни – Мінськ; Балтійське море – Чорне море: Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса; Європа – Азія: Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5) ЧЕС: Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тірана) – Димитровград (Афіни) – Стамбул; Євроазіатський: Одеса – Тбілісі (Єреван) – Баку – Ашгабат; Північ – Південь: Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса.

Розроблено два варіанти розбудови транспортних коридорів на території України, включених як складова частина до мережі міжнародних транспортних коридорів: реконструкція і модернізація наявної мережі; спорудження нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами.

Реконструкція та модернізація цієї мережі здійснюється переважно на конкурсних засадах із залученням коштів державного бюджету, насамперед за рахунок коштів, що надходять на дорожні роботи згідно із законодавством, а також інших джерел фінансування. Приватний капітал залучається до розвитку окремих об'єктів на транспортних коридорах, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Спорудження нової транспортної мережі здійснюється на конкурсних засадах переважно із залученням недержавних коштів насамперед приватного капіталу, включаючи іноземний, під контролем і за участю держави, яка створює умови для залучення капіталу, гарантує його повернення та додатковий прибуток, готує відповідну законодавчу та правову базу [2].

Для забезпечення ефективної роботи міжнародних транспортних коридорів важливим є створення нової інфраструктури прикордонних і митних пунктів пропуску відповідно до міжнародних стандартів, а також створення митних пунктів пропуску при транспортно-скадських комплексах.

Щодо створення міжнародної автомобільної мережі, то передбачається реконструкція наявних автомобільних доріг із доведенням їх параметрів до міжнародних вимог і стандартів, виходячи з фінансових можливостей, залежно від забудови прилеглої території, рельєфу місцевості, стану штучних споруд, водовідводів, закріпленої смуги відведення земель тощо. В окремих місцях споруджуються нові ділянки автомобільних доріг, забезпечується рух транспорту в обхід великих населених пунктів. Автомобільні дороги, за окремими винятками, залишаються у власності держави, зберігається наявний порядок обслуговування, експлуатації та фінансування ремонту і будівництва доріг.

Що стосується спорудження нових швидкісних автомобільних доріг, то передбачається додатково до цієї створення нової автодорожньої мережі в основному на окремих напрямках у новій смугі відведення. З метою економії земель та запобігання іншим витратам максимально використовується можливість проходження в єдиній смугі відведення високошвидкісних залізниць, спорудження яких передбачається в перспективі.

Нові автомобільні дороги передаються в користування акціонерам, які вклали кошти в їх будівництво, на термін не менший достатнього для окупності вкладених капіталів і одержання додаткового прибутку. Для цього передбачається запровадження плати за проїзд зазначеними автомобільними дорогами. Власник бере на себе відповідальність за утримання та експлуатацію побудованих платних автомобільних доріг.

Звернімо увагу на потребу вдосконалення автодорожнього сервісу, що виступає важливим чинником модернізації міжнародних транспортних коридорів в умовах економічної нестабільності. На намічених для будівництва Критських коридорах № 3, 5, 9 пропонується на першій черзі розвитку спорудження нових об'єктів – 4 вантажних термінали, 44 пункти автодорожнього сервісу; реконструкція наявних об'єктів – 9 вантажних терміналів, 16 пунктів автодорожнього сервісу. Відповідні роботи з оснащення намічаються на запропонованих Україною додаткових транспортних коридорах.

У подальшому автодорожній сервісний комплекс доповнюватиметься новими об'єктами загальноєвропейського рівня. Вони будуть розташовуватися на транспортних коридорах частіше і з вищою якістю послуг. Їх перелік встановлюється згідно з міжнародними нормативами.

У розвитку автодорожнього сервісу перевага надається приватному капіталу, в тому числі іноземному. Держава здійснює переважно контрольню-координуючі функції.

Актуальним питанням залишається реконструкція наявних залізниць та їх модернізація відповідно до міжнародних стандартів. Залізничні лінії реконструюються з доведенням їх параметрів до міжнародних вимог, виходячи

з місцевих умов, залежно від забудови прилеглої території, рельєфу місцевості, стану штучних споруд, водовідводів, закріпленої смуги відведення земель тощо.

Залізниці залишаються у власності держави, зберігається чинний порядок обслуговування, експлуатації та фінансування ремонту діючих залізниць, а будівництво їх нових ділянок, здійснюється переважно на конкурсних засадах.

Серед заходів модернізації транспортних коридорів в умовах економічної нестабільності назвімо спорудження нової мережі швидкісних залізниць. Цей варіант передбачає збереження нинішньої і будівництво нової залізничної мережі з рівнями швидкостей руху до 300 км/год. і з принципово новим рухомим складом та колією завширшки 1435 мм замість 1520 міліметрів. Пропонується спеціалізувати наявні лінії в основному для внутрідержавних вантажних і місцевих перевезень. На високошвидкісний транспорт поступово перекладається пасажирський рух і частина вантажного (легковагові вантажі).

Необхідним є створення на всіх транспортних коридорах розвинутої мережі змішаних перевезень, в основі якої передбачаються контейнерні та контрейлерні перевезення.

Згідно з вищезазначеною концепцією, намічаються маршрути спеціалізованих потягів між транспортно-складськими приміщеннями. Передбачається оснащення залізниць спеціалізованими платформами для перевезення великотоннажних контейнерів, автомобілів та автопричепів із вантажем.

Усі морські та річкові порти включаються до загальної міжнародної транспортної мережі України, з'єднуються з найближчими наміченими транспортними коридорами радіальними ходами.

Важливим аспектом модернізації міжнародних транспортних коридорів залишається організація управління їх створенням та функціонуванням. Координацію та контроль за всіма роботами із створення і функціонування міжнародної транспортної мережі на території України здійснює Міністерство транспорту та зв'язку.

Розбудова та функціонування транспортних коридорів за нинішніми напрямками забезпечується відповідними підприємствами, підпорядкованими Міністерству транспорту та зв'язку.

Будівництво та експлуатація нових швидкісних магістралей здійснюється на конкурсних засадах, переважно із залученням недержавних інвестицій, включаючи іноземні, під контролем і за участю держави.

Організацію та обслуговування перевезень на цих мережах виконують перевізники вантажів і пасажирів на всіх видах транспорту (державні та недержавні структури), вантажовласники, правління транспортно-складських комплексів, експедитори, страхові компанії тощо [2].

Висновки. Аналізуючи прогноз розвитку економіки України з точки зору транспортного забезпечення, можна зробити висновки, що загальними пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу мають бути:

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;

- інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему за допомогою створення нормативно-правової бази;
- упровадження нової техніки та сучасних технологій у галузь транспортних перевезень;
- упровадження у транспортно-дорожній галузі загальноприйнятих міжнародних стандартів та формування взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями;
- підтримка безпеки у транспортно-дорожньому комплексі;
- розвиток науково-технічної бази транспортно-дорожнього комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами;
- запровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій;
- розвиток комунікацій Європа – Україна – Азія, Північ – Україна – Південь, пошук нових національних та міжнародних транспортних комунікацій;
- розвиток експортних транспортних послуг та покращення рівня надання цих послуг;
- використання рекреаційних ресурсів, створення можливості забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

При виконанні цих завдань модернізація транспортних коридорів, що проходять через територію України, дала б могутній поштовх до подолання кризових явищ, пов'язаних з економічною нестабільністю.

Список використаних джерел

1. Джангожин Р. Транспортные коридоры Украины и проблемы их безопасности // Зеркало недели. – 1999. – № 22. – 5 июня.
2. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/en/transports/print/42.html>.
3. Олійник О. Дороги, які ми будуємо / О. Олійник // Урядовий кур'єр. – 1998. – 20 серпня.
4. О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://5ka.at.ua/load/mizhнародni_vidnosini/mizhнародni_transportni._koridori_osoblivij_prioritet_ukrajini_na_shljakhu_integraciji_u_svitovu_ekonomichnu_si_stemu_lekciji/39-1-0-908.
5. Постанова Кабінету міністрів України Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.swrailway.gov.ua/head/koridor/>.
6. Транспортный коридор Гданьск-Одесса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://apx.org.ua/2673-transportnyj-koridor-gdansk-odessa-baltijskoe.html>.
7. Державна служба автомобільних доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>.

8. Н.В. Якименко Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eprints.kname.edu.ua/609/1/381-386_%D0%AF%D0%BA%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.pdf.

Подано до редакції 14 квітня 2011 року

Павліха Н.В., Кузьмін П.В.

Модернизация транспортных коридоров в условиях экономической нестабильности

Сегодня в мире существует сформированная конкурентная среда, что стимулирует государства использовать их возможности и преимущества для укрепления собственных позиций на мировой арене. Украина позиционирует себя, как страну с высоким транзитным потенциалом, но для его реализации необходимо оздоровить транспортную систему страны, разрешить инфраструктурные вопросы и пересмотреть современное использование международных транспортных коридоров. Оптимизация транспортной инфраструктуры разрешила бы Украине преодолеть последствия кризисных явлений и достаточно утвердить себя на позиции регионального транзитного лидера.

Ключевые слова: *транзитный потенциал, транспортные коридоры, концепция, реконструкция, инвестиции, стандарты.*

Pavlikha N.W., Kuzmin P.W.

Improvement of transport corridors in the conditions of economic instability

Today the world has experienced increased competition system with simultaneous reduction of the competitive advantages of developing countries. In uncertain economic environment is difficult to ensure continuous growth in quality of life. In these conditions is a growing need of the country's geo-economic advantages, one of which serves its transit potential and possibilities of its effective operation. In our opinion, one of the main advantages of Ukraine to other players on the international scene have a strong potential for transit, which is dictated by geography, the actual transport infrastructure and transport corridors crossing the territory of states.

Keywords: *transit potential, a transport corridor, conception, reconstruction, investments, standards.*

Павліха Наталія Володимирівна – доктор економічних наук, професор кафедри міжнародних економічних відносин Волинського Національного університету імені Лесі Українки.

Кузьмін Павло Володимирович – аспірант кафедри міжнародних економічних відносин Волинського Національного університету імені Лесі Українки.