

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ЯК ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ: ДЕРЖАВНО-УПРАВЛІНСЬКИЙ АСПЕКТ

SOME PROBLEMS OF USING INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AS A TRANSIT POTENTIAL OF UKRAINE: PUBLIC ADMINISTRATION ASPECT

Сьогодні світ переживає період системного зростання конкуренції, водночас зменшуючи конкурентні переваги країн, що розвиваються. В умовах економічної нестабільності проблематично забезпечити постійне підвищення якості життя. За цих обставин зростає потреба скористатись гео економічними перевагами країни, однією з яких є її транзитний потенціал та потенціал для його ефективного функціонування.

Транзитний потенціал України буде ефективно розвиватися шляхом розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, що є прогресом України до інтеграції до європейської транспортної системи та важливою передумовою для залучення додаткових перевезень через Україну.

Створення міжнародних транспортних коридорів України сприятиме не тільки досягненню стратегічних цілей інтеграції до Європейського Співтовариства, але й вирішенню таких завдань:

- залучення додаткових інвестицій у розвиток транспортної системи; прискорення темпів відновлення від занепаду вітчизняних виробників;
- покращення валютних надходжень від транзитних перевезень;
- зростання експортованої продукції.

Інтеграція України за допомогою міжнародних транспортних коридорів у міжнародне співтовариство забезпечує нашу країну та її регіони основами динамічного економічного розвитку, створює умови для підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних відносин країни, підвищує ефективність транзитного потенціалу та покращує соціально-економічну ситуацію на міжнародних транспортних коридорах.

Україну перетинають п'ять із десяти міжнародних транспортних коридорів, тому у статті коротко розглядаються деякі проблеми, пов'язані з ними, та висвітлюється роль державного управління в ефективному використанні транзитного потенціалу України.

Висвітливши вищезазначені питання, можемо зробити головний висновок про те, що транспортна система України ще не повністю готова забезпечити перевезення в обсязі, необхідному для повноцінного та ефективного транзитного руху. Водночас надано основні пропозиції щодо вирішення виявлених проблем.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транзит, невідповідність, проблема, інтеграція, європейські стандарти.

Today, the world is experiencing a period of systemic growth in competition, while reducing the competitive advantage of developing countries. In conditions of economic instability, it is problematic to ensure continuous improvement of quality of life. Under these circumstances, there is a growing need to take advantage of the country's geo-economic advantages, one of which is its transit potential and the potential for its efficient operation. Ukraine's transit potential will be effectively developed through the development of a national network of international transport corridors, which is Ukraine's progress towards integration into the European transport system and an important prerequisite for attracting additional traffic through Ukraine.

The creation of Ukraine's international transport corridors will accelerate not only the achievement of the strategic goals of integration into the European Community, but also the solution of the following tasks:

- attracting additional investment in the development of the transport system; accelerating the pace of recovery from the decline of domestic producers;
- improvement of foreign exchange earnings for transit traffic;
- growth of exported products.

Ukraine's integration through international transport corridors into the international community provides our country and its regions with the foundations of dynamic economic development, creates conditions for improving the quality and efficiency of the country's foreign economic relations, increases the efficiency of transit potential, and improves the socio-economic situation in international transport corridors.

Ukraine is crossed by five of the ten international transport corridors, so the article briefly examines some of the problems associated with them and highlights the role of public administration in the effective use of Ukraine's transit potential.

Having highlighted the above issues, it is possible to draw the main conclusion that the transport system of Ukraine is not yet fully ready to provide transportation to the extent necessary for full and efficient transit traffic and provide basic proposals to address the identified problems.

Key words: international transport corridor, transit, mismatch, problem, integration, European standards.

УДК 351

DOI <https://doi.org/10.32843/2663-5240-2021.21.21>

Фердман Г.П.

к. наук з держ. упр.,
старший науковий співробітник,
заступник начальника
Науково-дослідного центру Збройних
Сил України «Державний океанаріум»
з наукової роботи
Інститут військово-морських сил
Національного університету
«Одеська морська академія»

Постановка проблеми. 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 гео економічних переваг країни, однією з яких є її транзитний потенціал та можливості ефективної експлуатації міжнародних транспортних коридорів (далі – МТК).

Інтеграція України через МТК у міжнародне співтовариство дасть нашій країні та її регіонам підґрунтя динамічного розвитку еконо-

міки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК.

МТК виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах. Основною функцією сучасних транспортних коридорів є доставка вантажів максимально швидко і найкоротшим шляхом. Створення та розвиток транспортних коридорів, входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [1].

Сьогодні необхідним є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади.

Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції.

Для вирішення поставлених завдань необхідна ефективна система державного управління в галузі транспорту. Воно має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності у галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [2, ст. 3].

Успішно виконувати роль транзитної держави Україна може за умови розвинутої та ефективної транспортної системи. В економічному аспекті транспорт скорочує часовий та просторовий розрив між виробництвом і споживанням. Транспортний фактор посідає важливе місце в теорії розміщення ("location

theory"), регіональній економіці ("regional economics"), міжнародній економіці та теорії зовнішньої торгівлі.

У зв'язку з майбутнім приєднанням України до Світової організації торгівлі забезпечення вільного транзиту вантажів та його розвиток сприятимуть підвищенню ефективності зовнішньої торгівлі, рівноправному входженню України до системи міжнародного поділу праці, створенню стабільного джерела валютних надходжень до бюджету. На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим фактором стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід враховувати, що транзит як вид експорту транспортних послуг є одним із найбільш ефективних, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу.

Економічні вигоди України вбачаються в наданні всього комплексу послуг транзиту через свою територію потоків товарів та послуг. Сухопутні, повітряні та морські шляхи можуть забезпечити такі послуги як у широтному, так і в меридіанному напрямках.

Сьогодні Міністерство інфраструктури України поставило перед собою амбітну задачу, а саме повною мірою реалізувати цей потенціал та перетворити Україну на головну транзитну державу Євразійського континенту з найкомфортнішими умовами для перевезень у сполученні «Європа – Азія» та надійного міжнародного партнера-постачальника найкращих логістичних послуг на континенті. Для вирішення вищезазначеного завдання найближчим часом необхідно вирішити низку проблем, які перешкоджають цьому процесу, тому що щохвилини держава втрачає мільярди грошових надходжень до бюджету.

Глобалізація та міжнародна кооперація сприяють зростанню транснаціональних потоків і міжнародному транзиту вантажів. Для багатьох держав транзитні перевезення є важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень, створення додаткових робочих місць тощо. Водночас системне невикористання вітчизняного транспортного потенціалу, зростаючі конкурентні переваги на ринку транспортних послуг сусідніх країн призвели до втрати іміджу нашої країни як транзитної держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сфера міжнародного транзиту і проблеми розвитку МТК є предметом багатьох наукових праць вітчизняних і зарубіжних дослідників, таких як О.О. Бакаєв, Т.В. Блудова, О.Й. Єдін, М.Г. Іщенко, В.А. Карасьов, Ю.В. Колосова, Е.А. Корольова, Ю.О. Кутах, В.М. Мірошко,

А.М. Новікова, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко, А.М. Ткаченко, Ю.М. Цветов, Ю.А. Щербанін. Велике значення для дослідження проблеми державного управління транспортними системами мають наукові праці В.Ф. Андресюка, Л.М. Артюшина, А.С. Гальчинського, Б. Гурне, Ж. Зітера, О.С. Ігнатенка, В.В. Лісничого, О.М. Ложачевської, Г.І. Міщенко, В.Ф. Опришка, М.В. Онищука, І.М. Пахомова, Ю.Є. Пашенка, В.Й. Развадовського, В.М. Рижих, А.Г. Савченка, А.І. Семенченка, В.А. Скуратівського, Д.А. Тимохи, А.М. Ткаченко, В.В. Юрчишина та багатьох інших учених. Водночас окремі питання у вищезазначеній сфері потребують подальшого обговорення та вдосконалення.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Необхідною передумовою надійного та ефективного функціонування транспортної галузі є усвідомлення представниками державної влади й громадськості важливості транспорту як для національної безпеки України, так і для інтересів суспільства і кожного громадянина. В складних умовах світових економічних процесів в Україні та євроінтеграції необхідне ефективне державне управління транспортною галуззю, яке б враховувало геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень, а також дало б можливість її розвитку, забезпечило конкурентоспроможність. Саме тому питання державного управління в транспортній галузі, а саме ефективне використання транзитного потенціалу України, потребують негайного розгляду, поступового впровадження та вдосконалення.

Мета статті полягає у короткому розгляді міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України, з висвітленням основних проблем та наданням пропозицій щодо їх вирішення; ролі державного управління у використанні транспортного потенціалу України.

Виклад основного матеріалу. Розбудова національної мережі МТК, які є складовими частинами Критських міжнародних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України [3]. Однак використання критських МТК 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 проєкту TRACECA.

Транзит є важливою галуззю економіки для всіх країн світу, галуззю, яка має чітко виділений посередницький характер і відіграє важливу роль для держав, які не мають власних ресурсів для провадження високотехнологічного виробництва та скоріше концентрують увагу на організації інфраструктури всередині країни для забезпечення обслуговування процесу перевезення вантажів [4].

Для усвідомлення значення МТК, які проходять через територію України, таких як Пан-європейський № 3, Пан-європейський № 5, Пан-європейський № 7 Дунайський (водний), Пан-європейський № 9, Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), Європа – Кавказ – Азія (TRACECA), коротко розглянемо кожний з них та деякі проблемні питання, які з ними пов'язані.

Пан-європейський транспортний коридор № 3 (маршрут: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ).

Країнами-учасницями є Німеччина, Польща, Україна. Протяжність основного ходу складає 1 640 км, у тому числі в Україні 694 км залізничними та 611,7 км автомобільними шляхами. Залізничний маршрут цього транспортного коридору повністю електрифікований, двоколіїний та обладнаний пристроями автоблокування (648 км). Наявна залізнична інфраструктура коридору згідно з більшістю показників відповідає загальноєвропейським вимогам.

Пан-європейський транспортний коридор № 5 (маршрут: Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів).

Країнами-учасницями є Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна. Протяжність його складає 1 595 км, у тому числі територією України 266 км залізничними та 338,7 км (зокрема, відгалуження становить 47,2 км) автомобільними шляхами [5].

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, виникає необхідність будівництва великого тунелю та інших велико-вартісних споруд. Щодо залізничного сполучення особливою проблемою під час облаштування міжнародного транспортного коридору № 5 є однокільний Бескидський тунель (побудований у 1886 р), адже сьогодні 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 при-

звести до повного припинення руху поїздів цим напрямком [5].

В перспективі використання цього міжнародного транспортного коридору є провідним для України, особливо в контексті співпраці його з іншими коридорами, що перетинають маршрути. Це б дало змогу сформувавши розгалужену сітку транспортування товарів до Європи та оптимізувати пасажирські перевезення як усередині країни, так і за кордон.

Пан-європейський транспортний коридор № 7 Дунайський (водний).

Країнами-учасницями є Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Його протяжність складає 1 600 км, в тому числі в Україні – 70 км. Це транс'європейський міжнародний транспортний коридор № 7 Дунайський (водний), що з'єднує Відень з Усть-Дунайськом.

Пріоритетами роботи портів Дунайського басейну є обслуговування вантажопотоків 7-го міжнародного транспортного коридору. До його складу входять такі два вантажні порти:

- Ізмаїльський морський торговий порт, що може приймати морські вантажні судна водотоннажністю до 10 тис. т, осіданням до 7,2 м, а також річкові судна водотоннажністю до 5 тис. т, осіданням до 3,5 м;

- Ренійський морський торговий порт, що може приймати будь-які судна, осідання яких дає змогу пройти Сулинський канал і Головний судноплавний шлях «Дунай – Чорне море»; це єдиний український порт на Дунаї, що має поромний комплекс; порт оснащений розгалуженою мережею залізничних колій, має великий парк перевантажувальної техніки й вантажозахоплювального обладнання, що дає змогу перевантажувати вантажі вагою одного місця до 250 т.

Пан-європейський транспортний коридор № 9 (маршрут: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з чотирма відгалуженнями)).

Країнами-учасницями міжнародного транспортного коридору є Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність основного ходу складає 3 400 км, у тому числі 1 496 км залізничними та 996,1 км автодорожніми (у тому числі 152,4 та 242,4 км відгалуження) шляхами по території України.

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. Автомобільна дорога Жашків – Червонознамянка дає змогу здійснити проїзд автопоїздів загальною масою

40 т, що сприятиме підвищенню об'ємів перевезень у міжнародному сполученні [6].

Міжнародний транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Ягодин – Одеса).

Країнами, що залучені до проєкту, є Польща, Україна. Загальна протяжність коридору складає 1 816 км загалом та 918 км залізничними і 1 208 км автомобільними шляхами (зокрема, 247,1 км відгалужень) територією України [7].

Маршрут коридору: Гданськ – Варшава – Яготин – Ковель – Козятин – Жмеринка – Одеса (порти Чорного моря). Країнами-учасницями коридору є Польща й Україна. Його протяжність становить 4 749 км, зокрема Україною залізничний складає 918 км, автодорожній – 1 208,4 км.

Маршрут цього коридору є найкоротшим шляхом між двома морями і має розвинену інфраструктуру. Значення цього коридору надзвичайно велике для транспортування вантажів із країн Північної і Західної Європи до країн Близького Сходу і Північної Африки, й навпаки. Скорочення відстані перевезень порівняно з морським маршрутом навколо Європейського континенту становить від 2 000 до 3 500 км. Разом з іншими Європейськими транспортними коридорами, до складу яких входять поромні переправи через Чорне й Каспійське моря, залізниці Закавказзя і Туркменістану, цей коридор здатний забезпечувати малу відстань транспортування з країн Балтійського басейну до країн Кавказького регіону й Центральної Азії, але стан покриття автодоріг на 40% від їх загальної протяжності є незадовільним.

Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA).

Коридор TRASECA являє собою сполучення залізничних ліній і морських поромних залізничних переправ. Загальна довжина залізниць основного напрямку становить 4 745 км. Морські поромні переправи включають поромні комплекси Чорноморськ (Україна), Варна (Болгарія), Поті (Грузія) на Чорному морі та поромну переправу Баку (Азербайджан) – Туркменбаши (Туркменістан) на Каспійському морі [7].

На основі проведеного розгляду МТК можна назвати такі основні напрями розбудови національної мережі міжнародних транспортних шляхів в Україні:

- модернізація ділянок МТК, що обмежують їхню пропускну здатність;
- гарантування відповідності технічних засобів і транспортної мережі міжнародним стандартам;
- забезпечення європейських стандартів якості перевезень, а саме швидкості, безпеки,

сервісу, збереження вантажів, інформаційного обслуговування;

- підписання й дотримання міжнародних документів, якими керуються інші європейські держави в регулюванні роботи транспорту;

- розвиток інфраструктури для всіх видів транспорту.

Слід зазначити, що провідну роль у вищезазначених процесах має відігравати державне управління, основним призначенням якого є здійснення виконавчої влади, у процесі якої реалізуються завдання, функції та інтереси держави. Водночас для безпосереднього управління галузями економіки, соціально-культурної сфери та адміністративно-політичною діяльністю характерною є розпорядча діяльність.

Державне управління в галузі транспорту здійснюють Міністерство інфраструктури України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Державне регулювання роботи транспортно-дорожнього комплексу здійснюється органами виконавчої влади відповідно до їх компетенції, визначеної законодавством. Головним завданням управління транспортом є своєчасне та якісне забезпечення подальшого розвитку та вдосконалення транспорту держави, життєдіяльності всіх галузей економіки, що має сприяти більш повному задоволенню матеріальних і культурних потреб суспільства.

Для вирішення проблем, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транзитні послуги України, необхідно вжити таких заходів:

- модернізація ділянок МТК, що обмежують їх пропускну спроможність;

- гарантування відповідності технічних засобів і транспортної мережі міжнародним стандартам;

- забезпечення європейських стандартів якості перевезень (швидкості, безпеки, сервісу, збереження вантажів, інформаційного обслуговування тощо), зокрема змішаних перевезень;

- підписання та дотримання міжнародних документів, якими керуються інші європейські держави в регулюванні безпечної роботи транспорту;

- розвиток інфраструктури з усіма вимогами транспортної безпеки для всіх видів транспорту.

Лише за наявності зазначених основних умов вантажоперевізник вибирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретного міжнародного транспортного коридору.

Висновки. В умовах жорсткої конкуренції вищезазначене приводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення.

Від держави залежить ступінь використання транзитного потенціалу. Водночас в Україні відсутня послідовна державна політика щодо розвитку транзитного потенціалу та розбудови пріоритетної транспортної мережі, досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням кон'юнктури світового ринку товарів і глобальної виробничої спеціалізації країн. Внаслідок цього склалась стала тенденція втрати транзитних вантажопотоків на напрямку «Європа – Азія».

Україна, маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків, може рівномірно використовувати наявні резерви за видами транспорту, тому процес реалізації транзитного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі й транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання.

Державна політика у сфері міжнародного транзиту повинна здійснюватися на принципах забезпечення вільного, безпечного і безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг, а поступове впровадження європейських транспортних стандартів з приведенням у відповідність нормативно-правової бази приведе до підвищення ефективного транзитного потенціалу України.

Перспективами подальших розвідок у цьому напрямі вважаємо проведення фундаментальних та прикладних досліджень щодо приведення транспортного законодавства, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон до європейських вимог, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів та транспортної безпеки.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Мережа міжнародних транспортних коридорів / Міністерство транспорту та зв'язку України. Діяльність міністерства. 2008. URL: www.mintrans.gov.ua/uk/transport/print/42.html.

2. Про транспорт : Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 29.03.2020).

3. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми перспективи розвитку : монографія / за заг.

ред. А.М. Редзюка. Київ : ДП «Державтотранс НДІ проєкт», 2005. 400 с.

4. Павліха Н.В., Кузьмін П.В. Модернізація транспортних коридорів в умовах економічної нестабільності. *Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України*. 2011. № 1. С. 404–417.

5. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua/en/transport/print/42.html> (дата звернення: 03.08.2020).

6. Транспортний коридор «Гданськ – Одесса». URL: <http://apx.org.ua/2673-transportnyj-koridor-gdansk-odessabaltijskoe.html> (дата звернення: 03.08.2020).

7. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг : аналітична записка // Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/vidnovlennya-tranzitnogo-potencialu-v-konteksti-pidvischennya> (дата звернення: 03.08.2020).