

РОЗГЛЯНУТО УСІ МТК, ЩО ПРОХОДЯТЬ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ, ПРОАНАЛІЗОВАНО СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРИТСЬКИХ МТК В УКРАЇНІ, А ТАКОЖ ВИЯВЛЕНО ПРОБЛЕМИ, ПОВ'ЯЗАНІ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНЗИТНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ КРАЇНИ.

Розглянуто усі МТК, що проходять територією України, проаналізовано стан та перспективи розвитку Критських МТК в Україні, а також виявлено проблеми, пов'язані з використанням транзитних можливостей країни.

All international transport corridors passing through the territory of Ukraine are looked, state and perspectives of Cretan international transport corridors development in Ukraine are analyzed and also the problems of use the transit potentialities of State are exposed.

Сучасні тенденції розвитку регіональної економіки характеризуються розширенням впливу господарських зв'язків і міжнародної кооперації. Одним з напрямків цієї кооперації є створення міжнародної транспортної системи на основі розвитку транспортних коридорів для оптимізації транснаціональних вантажопотоків між країнами Західної Європи та Азії, Північної Європи та Близького Сходу. Завдяки вигідному географічному та геополітичному положенню України через її територію проходить сім міжнародних транспортних коридорів (МТК) та МТК Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Однак за останні роки Україна поступово втрачає статус транзитної держави. Тому досить актуальним є аналіз економічної ситуації, що склалася у зв'язку з можливістю розбудови і облаштування МТК теренами України. Дослідженнями, пов'язаними з функціонуванням МТК в Україні, займалися такі вчені, як А. М. Новікова [1], М. Я. Шеремет [2], Ю. В. Макогон [3], С. І. Пирожков [4], А. Хахлюк [5] та ін.

Мета статті – аналіз стану розвитку транзитних можливостей МТК України у регіональному розрізі.

За задумом Європейської економічної комісії, МТК повинні стати основою глобальної транспортної мережі в XXI ст. Тому розвиток МТК для України – це можливість інтеграції української транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, залучення додаткових обсягів перевезень та грошових надходжень в бюджет країни. Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями I (31.10.1991 р.), II (14.03.1994 р.) та III (23.06.1997 р.) Пан'європейських транспортних конференцій. Затверджено десять Пан'європейських (Критських) МТК, чотири з яких проходять територією України. Слід відзначити, що критські транспортні коридори пролягають лише територією Європи і закінчуються столичними містами України та Росії. Крім вищезазначених МТК, територією України також проходять: транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA), МТК Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), МТК Європа – Азія, а також МТК Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС). У табл. 1 наведені всі МТК, які проходять територією України, види коридорів за транспортною ознакою, їх маршрут, протяжність загалом та протяжність по території України.

Аналіз розташування обласних центрів України на головних магістралях МТК свідчить, що:

- 1) найкраще розташування на головних магістралях має Одеса: саме у цьому великому транспортному вузлі сходяться три міжнародні магістралі (коридор № 9, Балтика–Чорне море та коридор ЧЕС);
- 2) у Києві сходяться коридор № 9 з відгалуженням на Мінськ та коридор № 3;
- 3) у Львові збігаються коридори № 3 та № 5, а крізь Ужгород проходить коридор № 5;
- 4) на магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, а також Дунайські порти Рені та Ізмаїл.

В економічній літературі зазначається, що міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [2, с. 220]. Організація МТК ставить за мету уніфікацію національних законодавств, гармонізацію транспортних систем країн Сходу та Заходу,

створення міжнародної транспортної інфраструктури, яка має єдині технічні параметри та забезпечує використання єдиної технології перевезень. В зоні тяжіння до МТК концентруються значні вантажопотоки та здійснюється скоординована взаємодія різних видів транспорту, які забезпечують прискорені та якісні вантажні перевезення з високим рівнем сервісного обслуговування, на основі єдиного супроводжувального документа, наскрізної ставки тарифів та при повній відповідальності експедитора (оператора) за весь перевізний процес. І тут постає питання, наскільки ці вимоги виконуються при перевезенні через територію України.

Таблиця 1

Характеристика міжнародних транспортних коридорів по території України

Назва коридору	Основні станції проходження	Вид МТК за транспортною ознакою	Загальна протяжність, км	Протяжність по Україні, км
Критський МТК № 3	Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Пшемисль – Мостиська II – Львів – Красне – Козятин – Київ	автомобільно-залізничний	1640	залізничний – 694 автомобільний – 611,7
Критський МТК № 5	Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Чоп – Ужгород – Львів	автомобільно-залізничний	1595	залізничний – 266 автомобільний – 338,7 (в тому числі відгалуження 47,2)
Критський МТК № 9	Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Горностаївка – Ніжин – Київ – Козятин – Жмеринка – Роздільна – Кишинів – Унгени – Бухарест – Александруполіс	автомобільно-залізничний	3400	залізничний – 1496 автомобільний – 996,1
9а	відгалуження Роздільна - Одеса			152,4
9с	відгалуження Ніжин – Конотоп – Зернове – Брянськ – Москва			242,4
Критський МТК № 7 Дунайський	від Рені до мису Ізмайльський Чатал	водний	1600	70
МТК Балтійське море (Гданськ)– Чорне море (Одеса)	Гданськ – Ягодин – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Жмеринка – Одеса	автомобільно-залізничний	1816	залізничний – 918 автомобільний – 1208,4 (в тому числі відгалуження 247,1)
МТК Європа–Кавказ–Азія	Ягодин – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Жмеринка – Одеса – Іллічівськ – поромна переправа через Чорне море – Поті – Тбілісі – Баку – поромна переправа через Каспійське море – Туркмен-Баші – Ашгабат – Чарджоу	автомобільно-залізничний – водний		975
МТК Європа–Азія	Держкордон з Польщею, Угорщиною, Словаччиною – Львів – Фастів – Знам’янка – Дніпропетровськ – Красна Могила – Лиха – Волгоград – Астрахань – Магат-Бейнеу – Чарджоу	автомобільно-залізничний		1899
МТК ЧЕС	навколо Чорного моря (По Україні: Рені – Ізмаїл – Одеса-Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ	автомобільний		

Основою транзиту вантажів територією України є сировинні матеріали і товари первинної переробки (метали, вугілля, хімічні і мінеральні добрива). Питома вага високотарифних, зокрема контейнерних та контрейлерних вантажів залишається низькою. Транзитні потоки, які проходять територією України, головним чином формуються в країнах СНД (рис. 1).

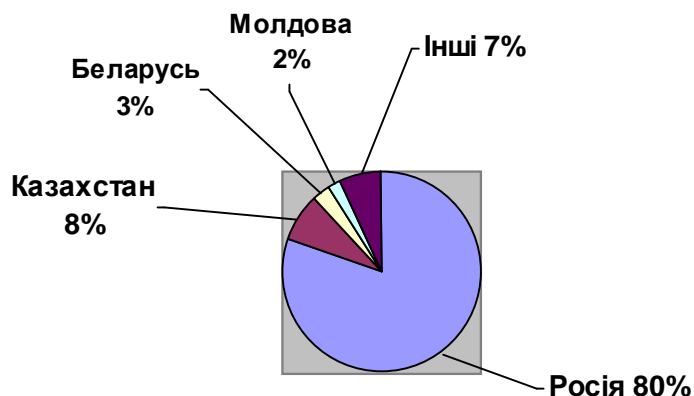


Рис. 1. Вантажовідправники українського транзиту у 2008 р., % [6]

Окремі фахівці прогнозували істотне збільшення обсягів транзитних перевезень через територію України до 2010 р. [5]. Однак ситуація складається таким чином, що більшість зарубіжних вантажовласників оминають Україну, віддаючи перевагу більш довгим шляхам. Як свідчить аналіз статистичних даних, починаючи з 2007 р. обсяг транзитних перевезень територією країни почав зменшуватися: 2005 р. – 205565,2 тис. т; 2006 р. – 222948 тис. т; 2007 р. – 386956 тис. т; 2008 р. – 325423 тис. т [6].

За результатами дев'яти місяців 2009 року транзитний вантажообіг на залізничних шляхах України скоротився на 40%. Морські торгові порти знизили обсяги вантажопереробки на 28% [7]. Перш за все, це пов'язано з тим, що найближчі країни-сусіди України проводять скоординовану транзитну політику, спрямовану на збільшення вантажопотоків через власну територію. Значна кількість транзитних вантажопотоків, що проходили по Україні, пішли в обхід через Беларусь на Прибалтику і на Новоросійський морський порт. Наприклад, через територію Беларусі в 2008 р. виконано 992,3 тис. транзитних поїздок зарубіжних автоперевізників. Для порівняння, в Україну останні здійснили 550 тис. транзитних рейсів. Більшість традиційних вантажопотоків, які було б вигідно направити через Україну, тепер йдуть іншим шляхом.

В цілому, можна виділити наступні основні причини зменшення обсягів транзиту територією України: незбалансованість тарифної політики на транзитні перевезення; нерозвиненість прикордонної інфраструктури; складність процедур з оформлення транзиту; незадовільний рівень технології організації перевізного процесу, в тому числі безвідповідальність за збереженість вантажів; старіння основних фондів транспортної системи, їх фізичний та моральний знос; низький рівень транспортного сервісу; правова неврегульованість ряду питань транспортної діяльності, нестабільність законодавчої бази, відсутність майнових гарантій зарубіжним вантажовласникам та перевізникам; недостатні темпи модернізації національної мережі МТК відповідно до європейських та міжнародних стандартів.

Все це приводить до низької якості транспортних послуг, наданих при транспортуванні пасажирів і вантажів, і тим самим змушують вантажовідправників оминати Україну.

Аналіз технологічного стану Критських МТК на території України дозволив отримати наступні результати:

1. Критський коридор № 3. Залізничний маршрут цього транспортного коридору повністю електрифікований, двоколійний і обладнаний пристроями електроблокування. В 2003 р. на станції Мостиська ІІ Львівської залізниці введено в експлуатацію колісперевідний пристрій для автоматичної зміни відстані між колесами в колісних парах для переходу з національної колії 1520 мм на європейську 1435 мм. У 2002 р. за кошти ЄС побудовано мостовий перехід через р. Західний Буг на українсько-польському державному кордоні. Побудований і діє у відповідності до європейських стандартів

автомобільний пункт пропуску Краковець. В районі пункту пропуску "Ягодин" створений залізничний термінал, а в Раві-Руській спільними зусиллями України та Польщі, за участю приватного капіталу, створений транспортно-складський комплекс. В 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 Німецьке" на україно-словацькому кордоні. За допомогою кредитів ЄБРР завершено реконструкцію автотраси Київ – Чоп в Закарпатській, Львівській та Рівненській областях (вартість проекту – близько 60 млн. євро). У відношенні МТК № 3 головним конкурентом України є Беларусь. Автодорога Брест – Мінськ – кордон з Росією (610 км) – її головна перевага, оскільки це ключовий елемент забезпечення транзиту в/з Центральної Росії.

2. Критський МТК № 5. Залізничний маршрут цього транспортного коридору двоколіїний, електрифікований. Головною проблемою цього коридору 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. Для залізничного сполучення вузьким місцем залишається одноколіїний Бескидський тунель, який побудовано ще у 1886 р., і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. Тунель обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність всього коридору, перешкоджає зростанню обсягів перевезень. Подальше погіршення його стану може призвести до повного припинення руху поїздів цим напрямком. Тому в червні 2008 р. "Укрзалізниця" оголосила тендер на проектування Бескидського тунелю. До кінця 2009 р. договір мав бути підписаний із одним з переможців. Проект планується реалізувати за участю ЄБРР із наданням кредиту обсягом 40 млн. дол. Крім стану авто- та залізничних шляхів, для цього МТК важливе значення має також конкуренція в сфері термінального бізнесу в прикордонних районах на стику України, Словаччини та Угорщини. Різниця в ширині залізничних колій, а також фактор якості вітчизняних автодоріг та значні транзитні відстані, які припускають розробку оптимальних варіантів маршруту, сприяли розвитку в регіоні транспортно-логістичних центрів.

3. Критський МТК № 9. Залізничний маршрут цього транспортного коридору двоколіїний, електрифікований і обладнаний пристроями автоблокування. Інфраструктурно цей МТК найбільш розвинений. Стан авто- та залізничних шляхів на цьому напрямку майже ідеальний, зокрема, автобан Київ-Одеса. Даний коридор має важливе значення для України передусім з позицій автотранзиту. Головним транзитером в МТК № 9 є Молдова. В планах України – реалізація проекту створення українсько-румунської паромної переправи Орловка-Ісакча між Рені та Ізмаїлом. Для транзитного автотранспорту цей маршрут стане на 300 км коротшим, оскільки зникне потреба двічі перетинати кордон Молдови та платний міст у Румунії. Запланована сума інвестицій складає 5 млн. євро.

4. Дунайський № 7. Цей коридор поки що не став для України повноцінним транзитним коридором. Перш за все, це пов'язано з необхідністю реалізації проекту зі створення глибоководного судноплавного ходу Дунай-Чорне море, що дозволить активізувати діяльність українських транспортних підприємств та збільшити вантажообіг на українській ділянці МТК № 7. Однак Румунія всі останні роки протидіє цьому проекту, зокрема, використовуючи свій статус члена ЄС.

В цілому, при підтриманні необхідного транспортно-експлуатаційного стану, транспортні коридори № 3, № 5, № 9 мають можливості пропускати потоки потягів вдвічі більші за існуючі. Резерви пропуску автомобільних шляхів теж вищі в 2-3 рази за існуючі.

Оскільки значна частина МТК представлена залізничними та автошляхами, то варто розглянути стан саме цих видів транспорту в Україні. Залізничний транспорт України характеризується найвищою серед країн СНД щільністю залізничних шляхів. За багатьма показниками (осьове навантаження, склад та вага поїздів, довжина приймально-відправних колій) параметри українських залізниць перевищують європейські стандарти. Водночас має місце невідповідність міжнародним залізничним стандартам щодо швидкості руху. Для залізничного транспорту в міжнародному коридорі мінімальна швидкість не може бути нижчою за 120-140 км/год., для вантажних поїздів – 100 км/год. [2]. Однак існуючий парк вантажних вагонів та недостатній рівень якості експлуатаційних характеристик залізничних колій на території України дозволяє розраховувати на швидкість 80 км/год в завантаженому стані та 90 км/год. в порожньому стані. Крім того, аналіз стану парку рухомого складу показав, що до 2010 р. термін служби відпрацює значна кількість існуючого рухомого складу залізничного транспорту. Така ситуація суттєво погіршує показники безпеки та економічної ефективності, зростає ресурсо- та

енергомісткість перевезень. В перспективі існує ймовірність виникнення наступних загроз: 1) різке підвищення витрат на експлуатацію застарілого рухомого складу, а отже тарифів (вже у 2008 р. тарифи зросли на 16%); 2) неможливість здійснювати перевезення через відсутність тягового рухомого складу. Якщо ситуація в найближчі роки не зміниться, то до факторів зменшення транзиту через Україну додасться фізична нездатність залізничних доріг забезпечити потребу споживачів у перевезеннях.

Вітчизняна мережа автомобільних доріг своєю конфігурацією в основному відповідає сучасним вимогам і здатна забезпечувати потреби держави за умови їх необхідного транспортно-експлуатаційного стану. Однак, особливістю мережі автомобільних доріг України є те, що майже всі вони проходять через населені пункти, а це не відповідає вимогам до МТК і призводить до обмеження швидкості руху. Негативно впливає на створення МТК і входження України до міжнародної транспортної системи діюче лімітування ваги автомобіля до 38 т (з 2001 р. на окремих напрямках – 40 т) через обмеження навантаження на автомобільні мости. Більшість мостів (близько 65%) збудовано ще до 1970 р. за тогочасними нормативами, тому сьогодні майже 7,5 тис. мостів (46%) за технічними параметрами не відповідають вимогам нормативів і сучасному фактичному навантаженню [8]. Найбільше занепокоєння викликає критичний стан опорної мережі магістральних і регіональних доріг. При загальній їх довжині, що не досягає 9% усієї мережі доріг в Україні, на них припадає до 80% вантажообігу. Автошляхи характеризуються низькою якістю дорожнього покриття, недостатністю кількості автошляхів вищих категорій та об'єктів сервісу. Серед доріг з твердим покриттям у цілому по країні частка доріг першої та другої категорій займає менш як 10%, що є свідченням переважання доріг з низькою пропускнуною спроможністю та нерозвинутим сервісом (дороги третьої–п'ятої категорій). Динаміка будівництва автомобільних доріг в Україні та поліпшення їх якості не задовольняє існуючих потреб. Тому стан більшості автомобільних доріг України не дозволяє реалізувати технічні можливості міжнародного автотранспорту. У таких умовах збільшується час проходження транспорту територією держави; збільшується завантаженість доріг, що, в свою чергу, спричиняє простой, посилює аварійність; підвищуються темпи спрацювання автотранспорту, витрачається більше пального, зростають обсяги шкідливих викидів в атмосферу. Як наслідок, підвищується собівартість внутрішніх і транзитних перевезень, знижується конкурентоспроможність вітчизняних транспортних сполучень. Більша частина українських автомобільних доріг, в тому числі національної мережі МТК, не відповідає європейським стандартам за багатьма показниками: швидкістю пересування; навантаженням на вісь; забезпеченістю сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилами, телефонного зв'язку тощо. Практично відсутні дороги першої категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Наприклад, відповідно до європейських норм, інтенсивність автомобільного потоку в МТК має становити не менше 20 тис. машин на добу, а мінімальна швидкість – 120 км/год.

Парк вантажних автомобілів в Україні не відповідає її економічному потенціалу: він значно менший, ніж в Болгарії, Польщі чи Литві. У складі пасажирського автотранспорту практично немає автобусів вищого класу для міжнародного сполучення. Вітчизняний парк автомобілів не витримує європейських вимог з екології, шумового навантаження та безпеки руху. Крім того, вузьким місцем у розвитку МТК, що проходять територією України є прикордонні пункти пропуску, що пов'язано з нерозвиненістю митної інфраструктури, безвідповідальністю контролюючих органів за затримку вантажів на кордоні, недоліками технологій тощо. Наприклад, норми для транспортних кордонів включають вимоги перетинати державний кордон автобусами і легковими авто за 15 хвилин, потягами – за 20, а вантажівками – за 60. Однак сьогодні, на жаль, ці умови в Україні не виконуються [2].

Аналіз стану розвитку національної мережі МТК показав, що на сьогоднішній день транзитні можливості України використовуються далеко не повністю. Більше того, спостерігається тенденція щодо зменшення обсягів транзитних перевезень. Якщо виявлені проблеми своєчасно не будуть вирішені, то існує велика ймовірність того, що через кілька років України втратить статус транзитної держави. Тому необхідна подальша модернізація МТК та створення сприятливих умов для вільного проходження транзиту територією України. Це також створить можливості для розвитку інфраструктури в регіонах розбудови МТК та поліпшення їх соціально-економічного становища. В цілому, стабільність використання національних ділянок МТК залежить від двох напрямів підтримання їх в адекватному ринковому попиту стані: 1) досягнення конкурентоспроможного техніко-економічного рівня у відповідності до міжнародних вимог; 2) створення нормальних економіко-правових умов функціонування

національних транспортних підприємств. Основою для цього має стати комплексний розвиток транспортної системи та відповідної інфраструктури за допомогою державної політики, орієнтованої на забезпечення транспортного сектору інвестиційними ресурсами. Предметом подальших досліджень буде діагностика стану МТК в Україні.

Література

1. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова // *Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки*. – К., 2003. – 493 с.
2. Шеремет М. Я. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / М. Я. Шеремет // *Регіональна економіка*. – 2008. – №1. – С. 219–225.
3. Макогон Ю. В., Коваленко Е. О. Исследование современного состояния и перспектив развития транзитного потенциала Украины / Ю. В. Макогон, Е. О. Коваленко // *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. – 2008. – № 2(12). – С. 192–197.
4. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // *Економіка України*. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
5. Хахлюк А. М. Для забезпечення транзитних потоків / А. М. Хахлюк // *Політика і час*. – 2003. – № 2. – С. 71–80.
6. Транзитні перевезення вантажів [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Арбузов А. Украина стала "камнем на дороге" европейского транзита / А. Арбузов // *Комментарии*. – 23 октября 2009. – № 40(191). – С. 14–15.
8. Прейгер Д. Актуальні питання будівництва доріг і розбудови мережі вантажних автоперевезень в Україні / Д. Прейгер // *Економіка України*. – 2008. – № 4. – С. 15–28.