

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ



Н. О. Кухарська

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

Монографія

ОЛДІПІУС
2021

УДК 339.9:338.47
К95

Рецензенти:

А. І. Ковальов – доктор економічних наук, професор, ректор Одеського національного економічного університету МОН України;

Н. А. Мікула – доктор економічних наук, професор, директор з наукових питань Інституту транскордонного співробітництва і європейської інтеграції; професор Університету Яна Кохановського (Польща)

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Одеського національного економічного університету
(протокол № 9 від 30.06.2021 р.)*

К95 **Кухарська Н. О.**
Міжнародні транспортні коридори : монографія / Н. О. Кухарська. – Одеса : ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. – 336 с.

ISBN 978-966-289-513-1

У монографії досліджено сутність, функції, специфіку та концептуальні основи створення сучасної форми світогосподарської інтеграції – міжнародних транспортних коридорів. Представлено геоекономічну трансформацію пан'європейських міжнародних транспортних коридорів («критських»), газопроводів «Північний потік-1», «Північний потік-2», «Турецький потік», Південного транспортного коридору «TANAP – TAP», Міжнародного транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА), Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК). Особливу увагу приділено нафтопроводу Одеса – Броди, як можливому завершенню будівництва ЄАНТК у європейській частині. Проаналізовано основні драйвери стрімкого зростання економічного розвитку Китаю за роки політики реформ і відкритості (1978–2018 рр.). Розкрито суть глобального інфраструктурного проєкту КНР «Один пояс, один шлях» (ОВОР). Визначено економічні підходи Китаю до проникнення на ринки країн різних регіонів, включених до ОВОР. Показано специфіку участі України в міжнародних транспортних коридорах та обґрунтовано наслідки від будівництва МТК в обхід країни та позбавлення її транзитного статусу.

Рекомендовано науковцям, економістам, керівникам державних органів управління, студентам, аспірантам і викладачам економічних ЗВО, економістам-практикам, що займаються проблемами транспортної логістики.

УДК 339.9:338.47

ISBN 978-966-289-513-1

© Н. О. Кухарська, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП 7

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Глава 1. РОЛЬ ТРАНСПОРТУ	
В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ ДЕРЖАВИ	11
1.1. Транспортні послуги та їх роль в економіці України	11
1.2. Транспортний потенціал України як транзитної держави	14
1.3. Розвиток загальних видів транспорту в Україні. Водний (морський та річковий) транспорт України: роль, інфраструктура та особливості розвитку	25
1.4. Сухопутний транспорт: залізничний, автомобільний, трубопровідний. Перспективи та недоліки сухопутного транспорту України	28
1.5. Авіаційний транспорт України та напрями його реформування	41

Глава 2. СУТНІСТЬ ТА ФУНКЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ	45
2.1. Поняття «міжнародні транспортні коридори» (МТК). Функції МТК	45
2.2. Концептуальна основа створення міжнародних транспортних коридорів	49
2.3. Пріоритетні напрямки створення МТК	50
2.4. Мультиmodalьні (інтерmodalьні) транспортні перевезення. Їх переваги та недоліки	59

Глава 3. СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ	
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ	65
3.1. Нормативно-правове забезпечення створення в Україні мережі міжнародних транспортних коридорів	65
3.2. Міжнародні транспортні коридори (Критські) в Україні	69
3.3. Відродження торговельних шляхів «з варяг у греки» та «Великого шовкового шляху»	72

РОЗДІЛ 2 ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Глава 4. ЄВРОПЕЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ	78
4.1. Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи	78
4.2. Транс'європейська опорна мережа (TEN)	81
4.3. Пан'європейські транспортні коридори «Єдиної Європи» (PES): умови для розширення	84
4.4. Пан'європейські транспортні зони «Широкої Європи» (PETrA)	89
4.5. Морські автомагістралі	90
Глава 5. ПІВНІЧНІ ГАЗОТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ	97
5.1. «Північний потік-1» та «Північний потік-2»: економіка або політика. Значення «OPAL» для Європи	97
5.2. Ризики та виклики для України. Перспективи створення Газотранспортного консорціуму за участю України	104

Глава 6. МІЖНАРОДНИЙ ПРОЄКТ «МІЖМОР'Я»	110
6.1. Історія проєкту «Міжмор'я»	110
6.2. Доцільність формування Балто-Чорноморського Союзу «Міжмор'я» для країн-учасниць	112
6.3. Перспективи створення Міжнародного проєкту «Міжмор'я»	116
6.4. Проєкт «Тримор'я»	120
Глава 7. ПІВДЕННІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ	124
7.1. «Південний потік»: історія створення та причини припинення будівництва	124
7.2. «Турецький потік»: реалії та перспективи функціонування. Загрози для України	130
7.3. Південний газотранспортний коридор «TANAP – TAP»	133
Глава 8. ЄВРАЗІЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	137
8.1. Транспортний коридор «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА). Його сутність та значення	137
8.2. Проблеми та перспективи розвитку транспортних секторів країн-учасниць ТРАСЕКА	143
8.3. Євразійський нафтотранспортний коридор (ЄАНТК). Можливості участі в ньому України	155
Глава 9. КОНЦЕПЦІЯ КИТАЮ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»	165
9.1. Економічні передумови розвитку Китаю на рубежі століть	165
9.2. Концепція відродження «Великого шовкового шляху» – «Один пояс, один шлях» (OBOR)	171
9.3. Значення китайської стратегії «Один пояс, один шлях» (OBOR) для Європи	177

9.4. Перспективи розвитку транспортних комунікацій на теренах Євразії	181
9.5. Китайсько-африканське співробітництво в рамках OBOR	186
9.6. Перспективи України щодо участі в OBOR	191
ВИСНОВКИ	198
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	201
ДОДАТКИ	215
ДОДАТОК А. Постанова КМ України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16.12.1996 р. № 1512	216
ДОДАТОК Б. Постанова КМ України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04.08.1997 р. № 821	225
ДОДАТОК В. Розпорядження КМ України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р.	252
ДОДАТОК Г. Постанова КМ України «Про утворення Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону» від 21.09.2011 р. № 994	314
ДОДАТОК Д. Інформаційна довідка щодо реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону в Україні	322

ВСТУП

Сучасний період розвитку економіки країн характеризується очевидним аспектом – потребою стимулювання інтеграційних процесів, як внутрішніх, так і зовнішніх, у всіх сферах економічного життя. Європейський досвід цих процесів стимулює транзитні міждержавні зв'язки, які виступають вагомими чинниками інтенсивного зростання інфраструктурного забезпечення території, насамперед його логістичної складової.

Однією із сучасних форм світогосподарської інтеграції є міжнародні транспортні коридори – складні комунікаційні системи, для яких практично відсутні природні та технічні обмеження.

Реалізація різних проєктів міжнародних транспортних коридорів – це не тільки економічне й технологічне завдання, а й геополітична проблема, що вимагає політичної волі.

Відмінною особливістю монографії «Міжнародні транспортні коридори» є єдність теоретичного і практичного аналізу процесів, які відбуваються в економіці України, що дозволяє не тільки краще оцінити минуле, а й визначити підхід до її майбутнього. Структура монографії класична для наукових робіт: кожен окремий блок інформації виділено у самостійну главу, а всі глави в сукупності становлять логічно побудоване дослідження.

У Главі 1 вивчено категоріальний зміст поняття «транспортні послуги» та розглянуто їхні властивості. Наведено всебічний аналіз транспортного потенціалу України, а саме: морський, річковий, залізничний, автомобільний, трубопровідний, авіаційний транспорти та висвітлено їхні переваги й недоліки в сучасних умовах розвитку економіки країни.

У Главі 2 розкрито сутність міжнародних транспортних коридорів (МТК), функції та концептуальні основи їх створення. Розглянуто напрямки десяти пан'європейських міжнародних транспортних коридорів («критських»), які повинні пройти територією Європи. Розглянуто наукові погляди щодо міжнародних мультимодальних (інтермодальних) транспортних перевезень.

У наступній главі монографії подано нормативно-правову базу створення транспортних коридорів в Україні, починаючи з 1996 року, та визначено транспортні коридори України, які є складовою частиною мережі міжнародних транспортних коридорів.

У Главі 4 детально представлено геоелектронічну трансформацію сучасних загальноєвропейських МТК та розглянуто їхні напрямки на теренах Єдиної Європи. Окремо виділено морські автомагістралі Євросоюзу. Обґрунтовано причини, які перешкоджають завершенню реалізації проєкту транс'європейських транспортних коридорів на схід.

У Главі 5 акцент приділено будівництву газопроводів «Північний потік-1», «Північний потік-2», «OPAL» та «Baltic Pipe». Обґрунтовано значення цих трубопроводів для Європейського Союзу та ризики, пов'язані із завершенням будівництва «Північний потік-2» для України.

У наступній главі подано історичний екскурс у двадцяті роки ХХ ст. щодо проєкту створення Балто-Чорноморського Союзу, який покладено в основу сучасного Міжнародного проєкту «Міжмор'я» («Intermarium»). Досліджено передумови створення, вплив на економічну та політичну ситуацію країн-учасниць, проблеми та перспективи формування МП «Міжмор'я» на сучасному етапі.

У Главі 7 розглянуто Південні транспортні коридори, а саме «Південний потік», «Турецький потік» та «TANAP – TAP», які пролягають в обхід України. Ґрунтовно розкрито наслідки від їх будівництва для функціонування української газотранспортної системи та позбавлення України транзитного статусу.

У Главі 8 визначено значення Міжнародного транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА) для країн-учасниць. Обґрунтовано пріоритетні напрями та завдання щодо подальшого розвитку нормативно-правового середовища, залізничного, морського, автодорожнього секторів, внутрішніх водних шляхів, повітряних та мультимодальних перевезень у рамках країн ТРАСЕКА. Викладено особливості та переваги проєкту створення Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК). Особливу увагу приділено нафтопроводу Одеса – Броди, як можливого завершенню будівництва ЄАНТК в європейській частині, та помилки, які були допущені під час його створення.

У заключній главі подано аналіз економічного розвитку Китаю за роки політики реформ і відкритості (1978–2018 рр.) і наведено основні драйвери такого стрімкого зростання. Розкрито суть глобального інфраструктурного проєкту КНР «Один пояс, один шлях» (One belt, one road, OBOR), сформульовано його мету, обґрунтовано основні завдання. Розкрито економічні підходи Китаю до проникнення на ринки країн різних регіонів Східної півкулі (Західної та Південної Європи, країн Центральної і Східної Європи, Південно-Східної Азії і Африки, а також співробітництво КНР з РФ) і окреслено сфери його інтересів щодо цих країн. Обґрунтовано логістичне значення проєкту «Один пояс, один шлях» для України та виявлено проблеми, які необхідно подолати країні для включення в OBOR.

РОЗДІЛ I

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 1

РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ ДЕРЖАВИ

1.1

Транспортні послуги та їх роль в економіці країни

1.2

Транспортний потенціал України як транзитної держави

1.3

Розвиток загальних видів транспорту в Україні.
Водний (морський та річковий) транспорт України:
роль, інфраструктура та особливості розвитку

1.4

Сухопутний транспорт:
залізничний, автомобільний, трубопровідний.
Перспективи та недоліки сухопутного транспорту України

1.5

Авіаційний транспорт України
та напрями його реформування

Глава 1 РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ ДЕРЖАВИ

1.1. Транспортні послуги та їх роль в економіці України

Однією з найважливіших складових інфраструктури країни є транспортна система. Транспорт являє собою не просто одну з галузей господарства країни, але й одну з найбільш істотних умов успішного функціонування всієї її економіки.

Транспортний фактор визначається, як сукупний результат впливу транспортного забезпечення і транспортного обслуговування, що відображає спрямовану дію всіх учасників транспортних процесів, враховуючи виробника й споживача продукції, продавця й покупця зовнішньоторговельних товарів, транспортні підприємства, стивідорні компанії, посередників; це кількісно визначений елемент у вартості продукції в міжнародному товарообміні, що відображає якість транспортного обслуговування [1].

Міжнародні транспортні послуги являють собою перевезення різними видами транспорту (морським, річковим, залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідним), які здійснюються в процесі міжнародної торгівлі резидентами однієї країни в економічно виражених інтересах резидентів іншої країни.

До послуг транспорту належать:

- перевезення вантажів;

- навантажувально-розвантажувальні операції;
- зберігання вантажів;
- підготовка транспортних засобів до процесу перевезення;
- надання транспортних засобів на умовах оренди, прокату;
- транспортно-експедиційні та додаткові операції, що здійснюються під час перевезення вантажів, обслуговування підприємств, організацій, населення;
- перегін нових і відремонтованих транспортних засобів [2, с. 76].

Основним видом послуг транспорту є перевезення вантажів, що, здебільшого, супроводжується іншими видами послуг (навантажування, розвантажування, експедирування та ін.). Сучасні умови вимагають доповнення зазначених послуг маркетинговими, комерційними, інформаційними послугами, послугами страхування та ін.

Особливостями транспортних послуг вважаються такі:

- послуги не можуть існувати поза процесом їхнього надання, отже, не можуть накопичуватися;
- продаж послуг – це фактично продаж самої праці, тому якість послуг – це якість самого процесу праці;
- кожна послуга унікальна для одержувача, оскільки послуга являє собою конкретну споживчу вартість лише в певний час, у певному місці;
- послугам транспорту властиві значні коливання попиту як у часі, так і в просторі;
- відсутність можливостей відремонтувати послугу;
- неякісна послуга запам'ятовується надовго.

З другої половини XX ст. транспорт стає все більш диверсифікованим і на декілька порядків збільшується кількість засобів транспортування. При цьому транспортні витрати інколи

призводять до значного збільшення собівартості продукції (часто тільки витрати на такі переміщення виготовленої продукції складають 50 % усіх витрат, тобто кінцевої собівартості товару).

Будівництво транспортної інфраструктури та функціонування рухомого складу спричиняють значне навантаження на навколишнє середовище. Недбале обслуговування транспортних засобів та прагнення економити на витратах призводять до катастроф та масової загибелі людей [3, с. 305].

Для всебічного вивчення міжнародний ринок транспортних послуг слід розглядати не тільки як структуру міжнародного транспорту, а і як систему логістики товарів, у якій транспорт є важливим, але не єдиним елементом, який включає в себе все, крім виробництва і споживання. У цій структурі безпосередньо на транспорт припадає близько половини витрат.

Полегшення доступу до інформації, зокрема через систему інтернет, засоби й методи електронної торгівлі, сучасні маркетингові підходи допомагають віднаходити найкоротші маршрути, орієнтувати виробництво на ті ринки, вибір яких є найбільш обґрунтованим з погляду транспортної логістики.

Споживач транспортних послуг висуває вимоги до якості транспортного обслуговування й мінімальних термінів доставки, максимальної забезпеченості вантажів, достовірності інформації щодо тарифів, умов перевезення, місця розташування вантажів та ін.

Сьогодні, з огляду на дедалі більшу конкуренцію на ринку надання послуг, у світі зростає потреба в наданні якісних послуг. Властивості якісної послуги наведено в табл. 1.1.

Попит на транспортні послуги значною мірою залежить від розвитку в певному регіоні видів транспорту, рівня тарифів, асортименту та якості їх послуг.

Таблиця 1.1

Класифікація властивостей послуг

Властивості послуги	Зміст властивості
Відчутність	Сукупність властивостей, корисних споживачеві, що чітко відрізняють послугу від інших в уяві споживача
Реактивність	Властивість бути наданою швидко після звернення та швидко адаптуватись до конкретних вимог споживача
Забезпеченість	Наявність необхідних людських і матеріальних ресурсів для надання послуги
Надійність	Властивість мати якість заданого рівня при повторних поданнях протягом визначеного інтервалу часу
Відповідність потребі	Здатність надавача уявити себе на місці клієнта для визначення його потреби й надати послугу, найкраще адаптовану до потреб клієнта

1.2. Транспортний потенціал України як транзитної держави

Світовий досвід (як історичний, так і сучасний) свідчить про те, що вигідний географічний, і, зокрема, транзитний статус надзвичайно позитивно впливає на формування моделі міжнародного співробітництва тієї чи іншої країни, на динаміку і навіть на культурні виміри її соціально-економічного розвитку. Вавилон, Фінікія, Стародавня Греція, Рим, Візантія, середньовічна Венеція починали зі статусу країн із вигідним географічним розташуванням та можливістю отримувати користь від транзиту товарів міжнародної торгівлі. Те ж саме стосується і Київської Русі, на історичній території якої знаходять безліч артефактів, археологічних об'єктів, які свідчать про використання її території як транзитної купцями Сходу і Заходу [4, с. 75–76].

Коли йдеться про ті порівняльні переваги, які сьогодні зумовлюють особливе місце української держави в системі між-

народної торгівлі послугами, значною мірою мають на увазі її вигідне географічне положення між країнами на Сході та Заході Євразії.

Усе це зумовлює транзитний статус країни, яка розташована в центрі Європи, має загальні кордони з 7 країнами Європи та СНД, виходи до Азовського та Чорного морів, через неї проходять важливі транспортні шляхи.

Через її територію прокладено стратегічні трубопроводи, за допомогою яких здійснюється постачання країн Західної та Центральної Європи енергоносіїв з родовищ на півночі та сході материка. Україна забезпечує залізничні, морські, автошляхові, повітряні транспортні коридори, що цілком відповідає її історичній спеціалізації, змальованій ще у стародавніх переказах та середньовічних рукописах – розповідях про Великий шовковий шлях та шлях «із варягів у греки». Можна простежити й інший історичний зв'язок: Чумацький шлях та канали й засоби міжнародної торгівлі козацької доби. Нарешті, уже за часів СРСР транспортна інфраструктура України розвивалася, виходячи з її розташування на Заході імперії, наявності виходу до Чорного моря та Дунаю. У результаті близько 60% експорту та імпорту колишнього СРСР обслуговувалося транспортною інфраструктурою України [5, с. 307–309]. Можна навіть казати, що транзитний чинник для України має державоутворюючий статус, він відіграв важливу роль у становленні суспільства в такому вигляді, яким ми його знаємо з різноманітних історичних джерел та відомостей [4, с. 75–76].

Транзитний потенціал країни визначається пропускнуною спроможністю транспортної мережі, якісними і кількісними характеристиками ресурсів транспортної системи та її інфраструктури у забезпеченні належного рівня транспортного

обслуговування транзитних перевезень вантажів та пасажирів територією України [6].

Вітчизняний транспортний комплекс за потенціалом не поступається провідним країнам Європи. Україна має розвинену мережу залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів, автопідприємств, аеропортів і значний потенціал водного транспорту. Більшість портів обслуговують міжнародну торгівлю та становлять основу системи міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. За оцінкою англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг – 3,11 бала (Польща – 2,72) [7].

Значення різних видів транспорту України за розміром частки в загальному обсязі транзитних перевезень наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

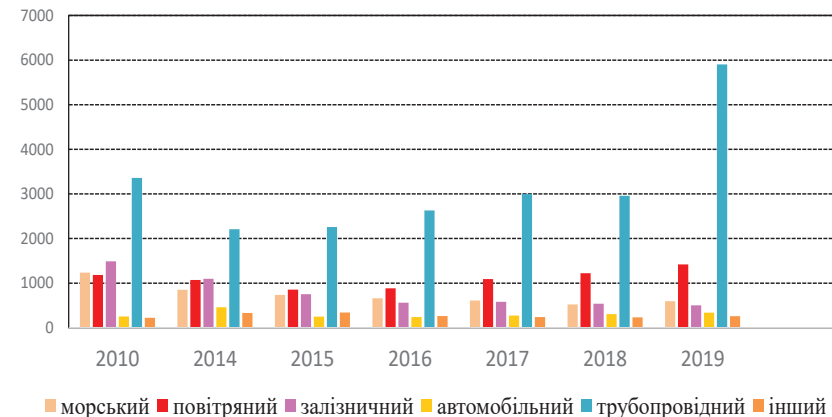
**Обсяги транзитних перевезень територією України,
2014–2019 рр., тис. тонн**

Транспорт	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Автомобільний	1168218,8	1252390,3	1259697,7	1260767,5	1131312,7	1020604,0
Залізничний	432897,0	469308,1	457454,5	443601,5	386276,5	349994,8
Трубопровідний	153436,6	154971,2	128439,8	125941,1	99679,5	97231,5
Річковий	6989,5	5720,9	4294,7	2840,5	3144,8	3155,5
Морський	4067,8	4145,6	3457,5	3428,1	2805,3	3291,6
Авіаційний	87,9	92,1	122,6	99,2	76,6	69,1

Джерело: [8]

За останні роки в Україні спостерігається скорочення практично всіх видів транспортних послуг, які надаються на експорт (за винятком повітряного) та хвилеподібного зростання послуг трубопровідного, який залишається головною статтею

українського експорту послуг (рис. 1.1). При цьому загальний обсяг експорту послуг транспорту за період 2010–2018 рр. скоротився в 1,3 раза – з 7835,2 млн до 5851,4 млн дол. США, а за 2019 р. – збільшився в 1,6 раза [8].



**Рис. 1.1. Експорт транспортних послуг України
за видами транспорту, млн дол. [8, с. 26]**

Імпорт транспортних послуг за 2010–2019 рр., який збільшився в 1,3 раза (з 1178,9 до 1559,1 млн дол., тобто на 380,2 млн дол.), наведено на рисунку 1.2. Головним транспортом українського імпорту за останні роки є авіаційний транспорт.

По імпортних постачаннях трубопровідним транспортом дані за 2017 та 2018 рр. відсутні згідно із Законом України «Про державну статистику» про кондиційність статистичних даних.

За даними ВЕФ [9] за конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури Україна у 2019 р. посідала 91-е місце, за якістю портової інфраструктури – 108 місце, за якістю доріг – 132-е серед 140 країн світу.

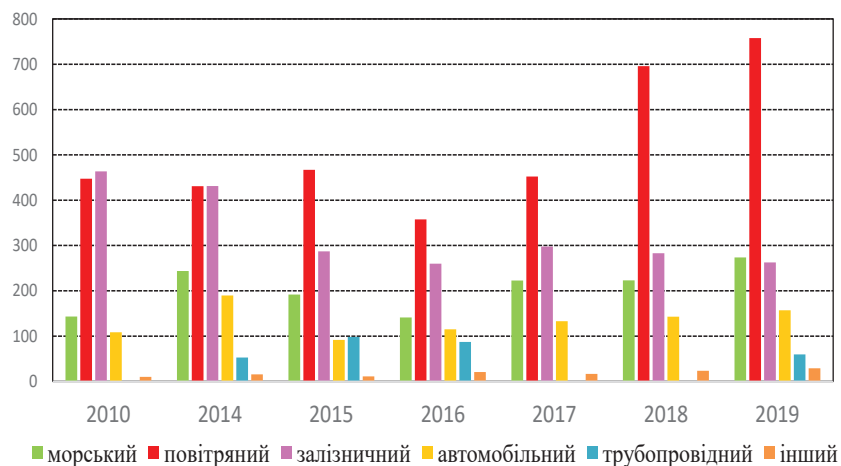


Рис. 1.2. Імпорт транспортних послуг України за видами транспорту, млн дол. [8, с. 26]

Значна частина вантажопотоків спрямована через портові комплекси України, зокрема порти Одеса, Чорноморськ, Південний, які є сполучною ланкою транспортних зв'язків між Північчю і Півднем, що з'єднують Росію та інші країни СНД із Середземномор'ям та Світовим океаном. Однак із початком військового конфлікту у 2014 р. посилення санкцій з боку Російської Федерації, що обмежують транзит українських товарів через свою територію в Казахстан і Киргизію, завдали Україні сумарні втрати в 1 млрд дол.

Через Миколаївський і Херсонський водні порти проходять переважно транзитні та експортні вантажі, головним чином хімічні продукти, мінеральні добрива, будівельні матеріали. Такі вантажі переробляють і дунайські порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, що зв'язують систему водних шляхів з Чорноморським і Середземноморським басейном.

Транзитний потенціал України посилюють поромні переправи: Чорноморськ – Поті, дві через Дунай (Чорноморськ – Варна (Болгарія) і між Орлівкою і Ісакія (Румунія), а також функціонування комбінованого транспорту «поїзд Вікінг», який з'єднав Балтику (Клайпеда) з Чорноморським регіоном (Одеса, Чорноморськ).

Однак на вітчизняному ринку транспортних послуг склалася незадовільна ситуація, тому що не всі організації з міжнародних перевезень спроможні виконати весь комплекс транспортних послуг. Має місце низький рівень системи підготовки міжнародних спеціалістів у цій галузі, що підриває довіру до них з боку зарубіжних партнерів, а чинне нормативно-правове регулювання транспортно-експедиційної галузі встановлює багато перешкод на шляху утвердження нових форм господарювання [10, с. 135]. За даними Світового банку, Адміністрація морських портів України (АМПУ) зробила українські порти найдорожчими у світі: був уведений додатковий річковий збір, який призвів до подорожчання перевезень на 2%, при тому, що витрати фермерів на перевезення в порти на 30% перевищують американські і на 40% – французькі та німецькі. Реєстрація судна займає близько 30 днів [11].

Україна поступово втрачає свій транзитний потенціал. Ключовими причинами цього є:

1) ступінь зносу автомобільних доріг, залізничної та портової інфраструктури досягла 97%;

2) конфронтація з РФ, яка до 2014 р була основним замовником послуг України транзитних послуг. Росія прагне завершити будівництво трубопроводів «Північний потік-2» і «Турецький потік»; завершила будівництво залізної дороги в обхід України на ділянці Журавка – Міллерово. Розрив авіасполучення з РФ і крах

малайзійського Boeing'a на Донбасі в липні 2014 р. призвели до того, що Україна стала «білою плямою» на світовій карті авіаційних перевезень;

3) наша країна випала з проєкту «Новий шовковий шлях», за яким Китай планує доставляти до Європи близько 280 млн тонн вантажів на рік.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків, можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні [12].

Зовнішні чинники:

– зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо);

– зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки і, як наслідок, переорієнтація транзиту з портів України на порти Румунії, Молдови та інших країн чорноморського басейну. Наприклад, у порту Джурджулешти відкрито термінал для контейнерних та генеральних вантажів, обладнаний 70-тонним мобільним портовим краном, з рампою Ро-Ро, що дозволить вантажним автомобілям та іншим автотранспортним засобам заїздити на судно з нового терміналу;

– різні темпи інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Внутрішні чинники, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер:

– відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу, ніж у цілому для всієї магістралі);

– низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

– низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються під час перетину кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

– недостатньо гнучка та неконкурентна тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України порівняно з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави тощо;

– політична, економічна та правова нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;

– несприятлива кримінальна ситуація в країні.

Тому в Україні необхідно приділяти велику увагу розвитку транспортної системи країни, її інтеграції в міжнародну транспортну мережу.

Координація діяльності всіх видів транспорту в межах України здійснюється Міністерством транспорту України, а в межах регіонів – комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади і самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

У 1994 р. Україна підписала Угоду про партнерство та співробітництво з ЄС, у якому визначено принципи вільного транзиту товарів і обов'язки кожної зі сторін. Відповідно до Угоди проводяться заходи для приведення законодавства України відповідно до законодавства ЄС [13, с. 11].

Урядом затверджені і реалізуються «Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [14], «Концепція реформування транспортного сектора економіки» [15]. Ухвалено Закон «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роки» [16]; «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» (Див. Додаток В) [17].

Як зазначено в цій Стратегії, головна проблема нашої транспортної системи – її низька технологічна оснащеність і майже повна відсутність інфраструктури мультимодальних перевезень, унаслідок чого високі кількісні показники програють якісними параметрами прямих конкурентів. Україна втрачає свою конкурентоспроможність і не може забезпечити зростаючі потреби наших експортерів у швидкому і дешевому виході на зовнішні ринки. Рівень транспортних витрат у собівартості українських товарів доходить до 40%. Жоден із наших морських портів не входить до світового рейтингу топ-100 за показниками оброблених контейнерів. На мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів в Україні припадає не більше 0,5%

транспортного ринку, за цим показником країна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинених країн світу у 20–30 разів. Транспортна галузь України становить лише 6,6% ВВП і забезпечує роботою 6,1% від загальної кількості зайнятого населення. Для такої великої країни це критично мало. Реальний потенціал галузі мав би забезпечувати створення 10–15% ВВП [18].

Однак необхідно зазначити, що збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим фактором стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід ураховувати, що транзит, як вид експорту транспортних послуг, є одним з найефективніших, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу [19, с. 66].

З метою вдосконалення організації транзитних перевезень може стати доцільним [7; 20]:

1) широке впровадження, на базі нових інформаційних технологій, принципів транспортної логістики в організацію транспортного та транспортно-експедиторського обслуговування міжнародного транзиту;

2) розробка і впровадження на основних напрямках комбінованих транзитних перевезень комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків із забезпеченням взаємодії всіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі наскрізних тарифів, погоджених графіків руху, режимів роботи, технологій перевезень, переробки і контролю вантажів;

3) створення в пунктах пропуску через державний кордон України інформаційно-довідкової комп'ютерної системи;

4) упровадження типового проєкту автомобільного пункту пропуску модульного типу відповідно до європейських стандартів;

5) скорочення простоїв транзитних вантажів на станціях; підвищення швидкості їх доставки на 30 %;

6) розробка та реалізація заходів щодо збільшення обсягів транзиту вантажів на українській ділянці р. Дунай і організації змішаних (залізнично-водних) перевезень з використанням р. Тиса;

7) розробка єдиної інформаційної мережі, систем зв'язку і передачі даних для учасників процесу доставки транзитних вантажів;

8) розширення процесу інтеграції транспорту з наукою, оскільки рівень науково-технічного прогресу визначає конкурентоспроможність транспортних систем;

9) розробка і впровадження систем електронного обміну даними зі створенням умов захисту інформації;

10) створення екологічно обґрунтованих та вдосконалених транспортних засобів, що відповідають міжнародним нормам забруднення в результаті вихлопів.

У найближчій перспективі на діяльність і розвиток транспорту, формування українського транспортного ринку будуть значно впливати:

- жорсткі вимоги до викидів автомобільного транспорту;
- процеси світової політичної і економічної глобалізації і, відповідно, глобалізація транспортних систем, переміщення товаропотоків між державами, регіонами, континентами;
- широке впровадження в систему вітчизняних транспортних послуг принципів транспортної логістики, побудованої на досягненнях інформаційних технологій і вимог світового рівня.

1.3. Розвиток загальних видів транспорту в Україні. Водний (морський та річковий) транспорт України: роль, інфраструктура та особливості розвитку

Водний транспорт відіграє роль найбільш великовантажного виду транспорту у світі – перевезення вантажів на нафтових танкерах та суховантажних суднах. До складу морського й річкового транспорту України входять судноплавні компанії, порти, внутрішні водні шляхи, судноремонтні заводи та інші підприємства.

Україна має розвинену портову інфраструктуру: 18 морських портів, із них 3 – у Дунайському, 12 – у Чорноморському і 3 порти – в Азовському регіоні та 10 річкових портів. Виходячи з даних статзвітності АМПУ, 5 морських портів АР Крим наразі не враховуються.

Морський транспорт зосереджений на півдні країни – на узбережжі Чорного та Азовського морів. Найбільші морські торговельні порти України – порти «Великої Одеси» – Одеса, Чорноморськ (Іллічівськ) та Південний (осадка суден, що приймаються – від 11,5 до 15 м), Миколаїв та Маріуполь. Водний транспорт країни знаходиться у веденні двох морських пароплавств: Чорноморського, Азовського та однорічного – Українського Дунайського (УДП).

Основу номенклатури морських перевезень в Україні становлять ті види продукції, які традиційно вважаються стратегічними в міжнародній економічній діяльності нашої держави. За статтями експорту – метали (45–50 %), руди (10–15 %),

хлібні вантажі (10–15 %), хімічні та мінеральні добрива (7–10 %). За статтями імпорту – агропродукція, у т. ч. пальмова олія (9,5 %), хімічні продукти (18,3 %), автомобілі (6 %), обладнання та інші готові товари (28 %). У транзитних перевезеннях переважають нафта і нафтопродукти (майже половини загальної маси), метали (10–15 %), хімічні та мінеральні добрива (10–15 %).

Морський транспорт, як галузь, вирізняється низкою особливостей. По-перше, його діяльність має безпосередньо міжнародний характер. Переважна частка флоту більшості країн світу здійснює закордонні перевезення, тоді як у внутрішньому каботажі працює менше 10 % тоннажу. По-друге, він має органічний і постійний зв'язок з виробничою діяльністю інших галузей, зокрема з іншими видами транспорту. По-третє, морські перевезення вантажів є масовими й дешевими.

Наразі морський транспорт України відіграє незначну роль на міжнародному ринку транспортних послуг. За роки незалежності був розкраданий торговий флот і країна втратила статус морської держави. Станом на 1 січня 1991 року Україна мала 375 морських суден загальною вантажопідйомністю 5,3 млн тонн. Чорноморське морське пароплавство (ЧМП), в минулому одна з найбільших у світі судноплавних компаній, практично перестала існувати: із 350 суден, у тому числі 21 пасажирських, залишилося 6 суден.

Річковий транспорт України також відіграє помітну роль у міжнародній торгівлі країни, перевезенні експортних та імпортованих вантажів, наданні послуг. Річкове пароплавство в Україні має можливість базуватися на великих річках стратегічного значення – Дніпрі, Дунаї, Південному Бугу та інших річках.

Загальна довжина річкових судноплавних шляхів країни становить 3,9 тис. км. Традиційними сферами перевезень

річкового флоту України є три напрямки – Чорноморсько-Середземноморський, Дунайський, Дніпровський.

Основними видами вантажів, що перевозить річковий транспорт, є мінеральні будівельні матеріали, залізна руда та кам'яне вугілля.

Вигідне гео економічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських чорноморських портів, створюють передумови для залучення значних обсягів транзитних вантажів та пропуску їх за найкоротшими напрямками. Однак транзитний потенціал України сьогодні використовується тільки на 50–60 %, тому відновлення, стабілізація і подальше нарощування обсягів транзиту через Україну є одним із пріоритетних завдань.

Ураховуючи специфічні риси морського та річкового транспорту, зокрема у співвідношенні з іншими видами транспорту, можна виділити такі його *переваги* [3, с. 316; 5, с. 131–132]:

- низька собівартість транспортних послуг, причому ця риса проявляється тим виразніше, чим більшою є відстань перевезень;
- низька капіталомісткість перевезень;
- незамінність, а інколи безальтернативність у процесі здійснення експортно-імпортованих операцій (особливо міжконтинентальних для таких острівних країн, як Японія, Велика Британія);
- велика вантажопідйомність та здатність брати великі та негабаритні, технічно неприйнятні для перевезення іншими видами транспорту об'єкти;
- можливість здійснення контейнерних перевезень;
- менша залежність від погодних умов порівняно з повітряним транспортом.

Відносними *недоліками* морського та річкового транспорту можна вважати такі:

- залежність від географічного розташування, навігаційних і погодних умов;
- порівняно мала швидкість перевезень;
- складність використання та необхідність здійснення перевантажень з одних видів транспорту на інші види транспорту для тих суб'єктів міжнародної торгівлі, які розташовані всередині континенту;
- необхідність створення складної портової інфраструктури та потреба у спеціалізованому обладнанні для проведення вантажно-розвантажувальних робіт;
- обмеженість пропускної спроможності глибиною, а також сезонність перевезень (передусім пов'язана із замерзанням річок, портових акваторій, морських шляхів).

Подальший розвиток водного транспорту країни можливий за умови розв'язання низки завдань:

- удосконалення нормативно-правової бази та пристосування її до законодавства ЄС;
- створення умов для формування конкурентоспроможного національного перевізника;
- відкриття судноплавства на р. Дунай у повному обсязі.

1.4. Сухопутний транспорт: залізничний, автомобільний, трубопровідний. Перспективи та недоліки сухопутного транспорту України

До видів транспорту, які здійснюють перевезення на теренах материків, відносять залізничний, автомобільний та трубопровідний транспорт.

Від інших видів транспорту *залізничний транспорт* відрізняється відносно більшою стабільністю показників та тенденцій розвитку. Протягом 90-х років ХХ ст. не відбувалося значного збільшення обсягів вантажних перевезень, як внутрішніх для окремих країн, так і міжнародних, не змінювалася загальна довжина залізничних колій, яка складає близько 1 млн км.

Зростання попиту на інтелектуально- та наукомісткі продукти зменшує навантаження на залізничний транспорт. Відтак очікується скорочення вантажоперевезень залізницями для європейських, північноамериканських, групи індустріально розвинутих країн. Однак для таких країн, як Росія, Китай, Індія, перевезення значної кількості вантажів, причому на великі відстані, залишається актуальним завданням.

Залізничний транспорт часто виявляється нерентабельним. Тому значна частка потужностей залізничного транспорту (інфраструктура та рухомий склад) перебувала в державній власності. Для останніх років ХХ ст. та для початку ХХІ ст. характерною була приватизаційна тенденція. Країни ЄС протягом першої декади ХХІ ст. планують приватизувати близько чверті державних залізниць, а це, як очікується, дозволить знизити витрати, стимулювати науково-технічний прогрес у галузі, домогтися її більшої рентабельності, підвищити якість послуг, які надаються.

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення в перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту, як частини єдиної транспортної системи країни, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Сьогодні експлуатаційна протяжність залізниць України становить 19,8 тис. км (в 1995 р. – 22,8 тис. км), з них 9,3 тис. км (40%) електрифіковано; 8,0 тис. км (35%) є дво- і багатоколійними (на них припадає 88% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 50% пасажирообороту. За щільністю залізниці України посідають провідне місце серед країн СНД, а за обсягами вантажної роботи – 4-е місце на Євразійському континенті.

При меншій майже в чотири рази довжині головних залізничних колій, ніж загальна довжина колій у Великій Британії, Франції, Італії та Польщі, обсяги перевезень вантажів в Україні перевищують сумарне значення в наведених країнах.

Першими залізничними сполученнями в Україні стали Перемишль – Львів (1861 р.), Одеса – Балта (1865 р.), Балта – Кременчук (1869 р.), Балта – Жмеринка – Київ (1870 р.).

Певну роль залізничний транспорт зберігатиме в системі міжнародного туризму (особливо за маршрутами на короткі та середні відстані, передусім до країн Центральної та Південної Європи, Росії).

Експортні поставки та завезення продукції з-за кордону здійснюються як власне залізничним транспортом, так і в комбінації з іншими видами транспорту, передусім з морським.

Основою транзиту є кам'яне вугілля, залізна і марганцева руда, а також хімічні добрива, нафта і нафтопродукти, чорні метали та ін.

Однак за роки незалежності намітилася стійка деградація технологічних потужностей на транспорті. Близько 30% шляху вимагають капітального ремонту. Частка зношеності основних фондів залізничного транспорту за деякими їх головними видами становить 80–90%, переважна частина шляхів

змонтована на дерев'яних шпалах, із яких 15–17% непридатні для подальшого використання.

Окремі елементи залізничного полотна виробляються на обладнанні, яке було репатрійоване з Німеччини в 1947 р. [21, с. 90].

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими і такими, які не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій.

Пасажирські вагони експлуатуються два і більше термінів (більше 30 років, замість 14 років за нормативами). Це стало можливим завдяки високій якості вагонів, побудованих німецькими вагонобудівниками НДР. Нова серія вітчизняних вагонів за якістю значно поступається німецькій серії тридцятирічної давності.

Середня швидкість руху по українських залізницях становить близько 50 км (як на початку ХХ ст.). Для порівняння: для швидкісного руху в ЄС будуються окремі шляхи зі спеціальними заходами безпеки, які не перетинаються потягами з автобанами. По швидкісних дорогах не рухаються вантажні потяги, а в Україні курсують поїзди по 5–6 тис. тонн, що призводить до швидкого зношування залізничного полотна [21, с. 91].

Входження України в європейську єдину залізничну систему потребує вирішення проблеми переобладнання національної залізничної колії (1524 мм) на європейський зразок (1435 мм). У 2004 р. на українсько-польському кордоні (станція Мостиська II) було впроваджено нову технологію застосування візків із розсувними колісними парами, що значно скоротило час простою потягу [2, с. 109].

Можна виділити такі *переваги* залізничного транспорту:

- відносна економічність (порівняно із автомобільним та авіаційним транспортом);

- висока провізна і пропускна спроможність (двоколійна залізниця може забезпечити перевезення більш як 100 млн т, а одноколійна – 20 млн т вантажів у кожному напрямку за рік);
- відносно низькі тарифи;
- можливість використання різних видів тари та форм перевезень (зокрема, насипом та наливом);
- нерозривний зв'язок з підприємствами промисловості, сільського господарства, будівництвом, складами та ін.;
- можливість будівництва залізничних сполучень на переважній території країни;
- висока можливість перевезень масових партій вантажів;
- висока швидкість доставки на значні відстані; гнучкість доставки, навіть з можливістю доставки «до дверей» за умови наявності необхідних під'їзних шляхів;
- регулярність перевезень;
- незалежність від кліматичних умов та фактора сезонності;
- достатня екологічність – залізничний транспорт викидає в атмосферу лише 10 % вуглекислоти.

Недоліками залізничного транспорту є:

- необхідність створення великої інфраструктури, що потребує значних витрат, причому інколи не тільки з боку комерційних структур, а й урядів (останні можуть виявляти, а можуть і не виявляти бажання підтримувати залізницю в належному стані, будувати мости, вокзальні споруди);
- відчутне зростання витрат за збільшення відстані транспортування (якого немає, наприклад, під час використання морського транспорту), що інколи робить нерентабельним перевезення відносно дешевих вантажів;

- необхідність здійснення перевантажень на інші види транспорту у разі міжконтинентальних та інших перевезень, які передбачають використання й інших видів транспорту;
- значні крадіжки та втрати;
- тривалі простої залізничних вагонів.

Україна бере активну участь у міжнародних *автоперевезеннях*, що зумовлюються наявністю достатньо широкої мережі автодоріг. Загальна протяжність автомагістралей України, не враховуючи сільських шляхів місцевого значення, становить 430 тис. км, зокрема – 170 тис. км магістралей загального користування та 260 тис. км шляхів у сільських регіонах. Проте Україна посідає одне з останніх місць серед європейських країн за забезпеченістю дорогами з розрахунку на 1000 км² території – 280,9 км/1000 км² та (разом із Румунією) останні місця за показником забезпеченості дорогами на 1000 жителів – 3,5 км (табл. 1.3). За забезпеченістю дорогами на 1000 км² території Україна краще забезпечена шляхами сполучення, ніж Російська Федерація, Греція та країни Північної Європи, але у вказаних країнах великі площі займають ліси та гори.

Таблиця 1.3

Забезпеченість автомобільними дорогами

Країни	Забезпеченість дорогами	
	км/1000 км ²	км/1000 жителів
1	2	3
Російська Федерація	44,0	4,0
Фінляндія	225,5	15,5
Греція	260,8	3,5
Норвегія	265,4	20,8
Україна	280,9	3,5
Швеція	288,5	15,7

Закінчення таблиці 1.3

1	2	3
Румунія	306,1	3,2
Болгарія	335,2	4,2
Туреччина	387,8	6,1
Португалія	620,1	5,6
Іспанія	627,7	8,2
Польща	960,5	8,1
Угорщина	972,8	8,5
Італія	981,3	5,3
Австрія	1286,0	14,5
Ірландія	1312,9	25,9
Велика Британія	1415,5	6,2
Франція	1459,3	14,6
Данія	1621,7	13,8
Швейцарія	1684,4	11,0
Люксембург	1963,8	14,1
Нідерланди	2736,0	7,8
Бельгія	4150,3	13,0

Джерело: [2, с. 104]

Технічний рівень більшості українських шляхів не відповідає ваговим і габаритним параметрам сучасних транспортних засобів, а транспортно-експлуатаційний стан переважної частини автомобільних доріг є незадовільним. У зв'язку з цим, середня швидкість руху в країні становить 30 км/год., що вдвічі нижче європейських показників, собівартість перевезень підвищується на 20%; зростає вартість обслуговування рухомого складу внаслідок експлуатації транспортних засобів у незадовільних дорожніх умовах.

Протягом економічної кризи характерною рисою для України стало значне збільшення продажу приватних

автомобілів. Протягом першої половини 90-х років кількість власників автомобілів зростає більше, ніж на третину, тоді як у другій половині – більше, ніж удвічі. Якщо в 2018 р. було придбано 85,5 тис. нових автомобілів і 353 тис. б/у, то в 2019 р. – 81,6 тис. і 408 тис. автомобілів відповідно (без урахування нерозмитнених «євроблях» у кількості близько 1–1,5 млн штук). Таке зростання відбувалося на тлі бюджетних дефіцитів і нестачі коштів на підтримку наявних автошляхів та будівництва нових.

Більшість автомобілів, що працюють на міжнародних лініях, одержані українськими перевізниками в оренду, лізинг або як іноземні інвестиції.

Якщо рентабельність міжнародних автомобільних перевезень в Україні була в минулому 50–60%, а сьогодні знизилася до 4–5%. Українські автоперевізники не можуть часто оновлювати автопарк. Один автопоїзд коштує понад 100 тис. євро. Після вступу Польщі в ЄС і отримання дешевих кредитів у 3–5% (замість українських донедавна 15–20%) місцеві автоперевізники активно почали освоювати український внутрішній ринок.

Автомобільна дорога між Києвом і Одесою, протяжністю 454 км, повинна була стати основною частиною МТК № 9 (автобаном). Будувалася вона в 50–60-ті роки ХХ ст. і дала виходи до морських портів і чорноморським курортам. Згодом дві ділянки дороги було реконструйовано під чотиристоронній рух – Київ – Жашків (138 км) і Одеса – Краснознам'янка (81 км). Водночас основна двосмугова ділянка дороги шириною 7,5 м обмежувала добову інтенсивність руху до 35 тис. автомобілів і була небезпечною для швидкісного руху під час обгону, що призводило до частих аварій із загибеллю людей. Тому першим етапом будівництва автобану стала ділянка Жашків – Краснознам'янка,

протяжністю 235 км. Це також було обумовлено обмеженими фінансовими можливостями, оскільки для реалізації всього проекту автобану потрібно майже 2 млрд дол. за терміном окупності в 20 років [21, с. 99].

У 2003 р. Верховна Рада ухвалила Закон України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса на ділянці Жашків – Краснознам'янка». До 2007 р. закінчилося будівництво першого етапу і розширення дороги на ділянці Одеса – Краснознам'янка. Однак повністю інфраструктура автобану не завершена, а сервісні об'єкти на окремих ділянках залишилися на початковому рівні.

З 2006 р. на території України діють вимоги «Європейської угоди про режим роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні перевезення» (ЄУТР). Кожен водій-міжнародник повинен зупиняти машину на відпочинок кожні три години і в добу відпочивати не менше 9 годин. Через відсутність в Україні спеціалізованих паркінгів і мотелів, відпочивати на узбіччі дороги небезпечно через імовірність пограбування.

Термінового ремонту потребує понад 90% мережі доріг України. Тому в березні 2020 р. почата п'ятирічна програма «Велике будівництво», яка передбачає капітальний ремонт або спорудження близько 24 тис. км доріг та інфраструктурних об'єктів у всій країні (зокрема, побудувати та відремонтувати 4200 кілометрів доріг), на яку планується виділити 113 млрд грн. з Державного фонду регіонального розвитку та «Укравтодору».

Вагомою проблемою на автомобільному транспорті є його екологічна небезпека, оскільки через низьку якість мережі шляхів і незадовільний технічний стан рухомого складу збільшується обсяг шкідливих викидів і шумовий вплив від автомобілів.

Обсяги забруднення атмосфери автотранспортом збільшуються щороку в середньому на 2%. Шкідливі викиди автомобільного транспорту в багатьох містах України, насамперед курортних, перевищують 80% від загальної їх кількості. Значення гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин уздовж автомагістралей перевищує допустимі рівні у 5–7 разів [2, с. 107].

Перевагами автомобільного транспорту можна назвати такі:

- висока доступність;
 - можливість застосування прогресивного виду експедирування («від дверей відправника до дверей одержувача»);
 - велика маневреність, гнучкість, динамічність;
 - спеціалізований парк, пристосований до перевезення вантажів з різною транспортною податливістю;
 - найкращі можливості підвезення до перевізників інших галузей;
 - можливість використання різних маршрутів і схем доставки;
 - високий рівень збереженості вантажу;
 - можливість відправлення вантажу невеликими партіями;
 - широкі можливості вибору найбільш швидкого перевізника;
 - менш жорсткі вимоги до упакування товару.
- Недоліки автомобільного транспорту:
- низька продуктивність;
 - залежність від погодних умов;
 - значна залежність від стану автомобільних доріг;
 - відносно висока собівартість перевезень на великі відстані;

- високі екологічні витрати, пов'язані з забрудненням навколишнього природного середовища, шуму, вібрації, пошкодження автомобільних шляхів та створення заторів на дорогах;

- терміновість розвантаження;
- порівняно низька вантажопідйомність;
- можливість розкрадання вантажу та крадіжки автотранспорту [2, с. 130].

Трубопровідний транспорт характеризується високою економічністю та продуктивністю. Це вид безперервного транспорту, з допомогою якого здійснюють переміщення родинних, газоподібних або твердих вантажів. Серед трубопроводів найбільшого поширення у світі набули газопроводи, нафтопроводи та продуктопроводи (комплекс споруд, призначених для транспортування нафтопродуктів – бензину, дизпалива та ін.) або хімічних продуктів (аміаку, етилену та ін.).

Першими трубопроводами (газопроводами) в Україні були Дашава – Дрогобич (1924 р.) та Дашава – Львів (1929 р.), де на початку ХХ ст. видобувалося 5% нафти світу.

ГТС України являє собою одну з найбільших систем у світі: в її складі понад 38,5 тис. км магістральних газопроводів великого діаметру, 4 тис. км нафтопроводів, 4,5 тис. км продуктопроводів (аміако- та етилопроводи), 72 компресорних станцій, 13 підземних сховищ. Проектна можливість ГТС 140–160 млрд м³ на рік; точка беззбитковості – 40 млрд м³ на рік. Щорічний доход від транзиту газу для України становить 2,5–3 млрд дол. США.

Газотранспортна система України поки що займає важливе геостратегічне положення, будучи своєрідним «газовим мостом» між найбільшими у світі газодобувними регіонами Росії і Заходом.

Країни Західної, ЦВЕ та Південної Європи є значними споживачами природних вуглеводів, але власними ресурсами цих енергоносіїв вони забезпечені недостатньо.

У той же час основні запаси природного газу та нафти зосереджені в Російській Федерації, країнах Каспійського регіону та Перської затоки.

Зростання обсягів споживання країнами Європи природних вуглеводнів, а також нерівномірність розміщення їх ресурсів, робить Україну, у силу зручного географічного розташування і наявності розвинутої мережі газо- та нафтопроводів, своєрідним «енергетичним мостом» між країнами-експортерами (РФ, країни Каспійського регіону та Перської затоки) та країнами-споживачами (країни Західної, ЦВЕ та Південної Європи),

Однак у кінці 90-х років Україна втратила монополію на транзит російського газу. З огляду на те, що 80% природного газу експортується через територію України, де протягом тривалого часу відзначався несанкціонований відбір енергетичної сировини, Росія почала здійснювати політику диверсифікації транспортних маршрутів, які передбачають організацію альтернативних шляхів експорту газу на європейські ринки. Газопровід «Блакитний потік», прокладений по дну Чорного моря між Новоросійськом і турецьким портом Самсун, забезпечує поставки 16 млрд куб. м газу в Туреччину [21, с. 104]. Російська геополітична стратегія передбачає введення в експлуатацію газопроводу «Північний потік-2» («Північний потік-1» вже функціонує) і який прокладений по дну Балтійського моря до Німеччини і далі до Голландії і Франції.

Через Україну проходять три напрямки магістральних нафтопроводів з Росії. Із Самари через Мічурінськ, Білорусію і Польщу прокладений нафтопровід «Дружба», його південне відгалуження проходить через Західну Україну в Словаччину

і Чехію. Інший напрямок від Мічурінська йде через Суми в Кременчук і Херсон, і третій напрямок з Самари через Саратов в Україну (Лисичанськ, Кременчук, Одеса). Росія здійснила будівництво нафтопроводу Суходольна – Родіонівська (254 км) в обхід східного кордону України і тим самим отримала можливість експортувати нафту замість Одеси через Новоросійськ.

Значна частина нафтотранспортної інфраструктури України потребує ремонту та додаткових інвестицій для забезпечення оперативного обслуговування. Третина газопроводів перебуває в експлуатації від 35 до 60 років. Близько 45 % газових труб мають недосконале антикорозійне покриття, що призводить до частих аварій, а 75 % таких труб не відповідають екологічним нормативам.

Крім цього, Російська Федерація посилила вплив на економіку України шляхом приватизації місцевих НПЗ російськими компаніями.

Перевагами трубопровідного транспорту є:

- низька собівартість доставки;
- можливість повсюдного прокладання труб і масового перекачування рідких і газоподібних продуктів;
- висока продуктивність (пропускна здатність);
- високе збереження вантажу;
- низька капіталомісткість;
- безпечність та екологічність;
- незалежність від погодних умов.

Недоліки трубопровідного транспорту:

- високі початкові витрати на будівництво трубопроводу;
- порушення ґрунту під час його будівництва;
- обмеженість видів вантажу (газ, нафтопродукти, емульсії сировинних матеріалів) [2, с. 132].

1.5. Авіаційний транспорт України та напрями його реформування

За роки незалежності Україна фактично не займалась відродженням авіатранспорту. Із 50 постійно діючих на 1991 р. аеропортів, які зв'язували нашу країну зі світом, на 2020 рік існує всього 20 аеропортів, із яких 2/3 потребують реконструкції та істотного переоснащення.

На частку найбільшого аеропорту України «Бориспіль» приходиться 55 % перевезень, регіональних аеропортів (Одеса, Львів, Дніпр, Київ «Жуляни») – 30,3 %, інших аеропортів – 14,7 %.

Перевезенням пасажирів займається 36 авіакомпаній; 32 авіакомпаній мають право виконувати міжнародні авіаперевезення; 13 здійснюють вантажні перевезення. Наприклад, такі крупні авіакомпанії, як акціонерна компанія «Українські авіалінії» («Air Ukraine»), «Міжнародні авіалінії України» («Ukraine Airline International»). Але багато малих компаній є нерентабельними, міжнародно неконкурентоспроможними та не забезпечують низки важливих технічних умов польотів.

Україна – член міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Специфіка цього виду транспорту полягає в більшій жорсткості вимог щодо засвоєння фірмами, які випускають літаки, та авіаперевізниками новітніх досягнень НТП.

Перспективними напрямками міжнародного повітроплавання можна назвати проекти впровадження таких літальних апаратів, як серійного випуску нових літаків АН-74, «Руслан» та «Мрія». Особливу зацікавленість тут проявляє Китай, ряд

інших країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону, країни Перської Затоки.

Перевагами авіаційного транспорту є:

- найвища швидкість доставки вантажу;
- висока надійність;
- найкраще збереження вантажу;
- можливість доставки вантажу у віддалені райони;
- найбільш безпечний, з точки зору псування, втрати або крадіжки вантажів;

• тара застосовується лише для найбільш уразливих вантажів;

• допомагає організаціям вести бізнес у режимі «точно в термін».

Недоліки авіаційного транспорту:

- висока собівартість перевезень;
- найвищі тарифи серед інших видів транспорту;
- висока капітало- та матеріаломісткість і енергоємність перевезень;

• залежність від метеоумов;

• недостатня географічна доступність;

• екологічні фактори, у тому числі шум і значні викиди газоподібних речовин;

• збереження вантажів в аеропортах є дорогим.

Важливими напрямками реформування авіаційної галузі України є [5, с. 139]:

- створення сильного конкурентоспроможного національного перевізника;
- створення на базі Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль» могутнього вузлового аеропорту;
- передача в комунальну власність державних регіональних аеропортів;

- упровадження на державному рівні механізму лізингу повітряних суден і авіаційної техніки вітчизняними авіакомпаніями, створення Державного лізингового фонду;
- посилення контролю з боку держави за дотриманням безпеки польотів і авіаційної безпеки.

РОЗДІЛ I

**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ
СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

ГЛАВА 2

**СУТНІСТЬ ТА ФУНКЦІЇ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

2.1

Поняття «міжнародні транспортні коридори» (МТК).
Функції МТК

2.2

Концептуальна основа створення
міжнародних транспортних коридорів

2.3

Пріоритетні напрямки створення МТК

2.4

Мультимодальні (інтермодальні) транспортні перевезення.
Їх переваги та недоліки

Глава 2
**СУТНІСТЬ ТА ФУНКЦІЇ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ
КОРИДОРІВ**

**2.1. Поняття «міжнародні транспортні коридори»
(МТК). Функції МТК**

У сучасному світі широкого поширення набуло поняття «міжнародні транспортні коридори» (МТК) – виключно складні технологічні системи, що концентрують на генеральних напрямках транспорт загального користування (залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний) і телекомунікації. Концентрація матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, висока якість обслуговування і різноманітність послуг, що надаються, забезпечують прискорення оборотності капіталу і синхронізацію проходження товарів, документів і грошей в умовах преференційного режиму.

МТК здійснюють свою діяльність у безпосередній близькості один від одного або віддалених на багато кілометрів, але орієнтованих в одному загальному напрямку.

Згідно з визначенням Комітету з Внутрішнього Транспорту Європейської економічної Комісії ООН (ЄЕК ООН): «Транспортний коридор – це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає в себе рухомий склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямку, а також

скупуність технологічних, організаційно-правових умов здійснення цих перевезень» [22].

Для успішного вирішення завдань МТК необхідна наявність розвинутої транспортної інфраструктури: автомобільних, залізничних шляхів; комплексів з перевалки, обробки вантажів, водних і повітряних шляхів, залізничних станцій, портів, терміналів, під'їзних шляхів, ремонтних підприємств, сфери послуг. Вплив такого транспортного коридору на господарський комплекс території, через яку він проходить, розповсюджується в зоні 200 км. Тому МТК виконують своєрідну роль «кровоносних судин» у світових інтеграційних процесах.

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи:

- допоміжні споруди;
- під'їзні дороги;
- пункти пропуску через кордон;
- сервісні пункти;
- вантажні і пасажирські термінали;
- обладнання для управління рухом;
- організаційно-технічні заходи;
- законодавчі і нормативні акти, які, власне, і забезпечують перевезення вантажів і пасажирів [23].

Саме поняття МТК передбачає швидке й безпечне просування пасажирів і вантажів. Це досягається, зокрема, коли:

- у рамках МТК діють спрощені правила і порядок митного, санітарного, прикордонного та іншого оформлення переміщення пасажирів і вантажів;
- застосовуються пільгові (знижені на 25–50 %) тарифи на всі види послуг і зборів, зокрема під час митного, прикордонного,

санітарного та іншого оформлення, перевезеннях залізницею, термінальних, портових зборах і т. д.;

- існує єдиний орган управління, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;
- діє стабільна правова база, забезпечено надійний захист і безпеку вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань і т. д.

Основні функції сучасних міжнародних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом (включно транзит) і максимально швидко. При цьому виконуються й такі операції, як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, обробка, пакування, сортування тощо.

Для ефективного функціонування МТК необхідна наявність розвинутої транспортної інфраструктури (автомобільних, залізничних, водних і повітряних шляхів; комплексів по перевалці, обробці вантажів, залізничних станцій, портів, терміналів, під'їзних шляхів, ремонтних підприємств, сфери послуг), а також інформаційної та телекомунікаційної інфраструктури, яка акумулює і передає інформацію про наявність вантажу, потреби у транспортних засобах, дозволяє контролювати строки проходження вантажів та їх збереженість.

Фінансування облаштування коридорів до рівня, що відповідає сучасним вимогам, повинно було здійснюватися за рахунок країн, територіями яких проходять коридори, міжнародних фінансових організацій, приватних інвестицій [24].

Для реалізації проектів міжнародних транспортних коридорів необхідні не тільки капітали, а й політична воля. Ефект функціонування МТК досягається в єдиному митному і економічному просторі. Крім того, країна або регіональне угруповання,

що виступають з ініціативою створення МТК, повинні володіти певною геополітичною силою.

МТК значно впливають на промислову, продовольчу, демографічну, військову і технологічну безпеку країн, через які ці коридори проходять. Це пов'язано не тільки з глобалізацією світової економіки та переведенням промислових підприємств з Європи в Азію, а й необхідністю дотримання єдиних міжнародних стандартів у процесі обслуговування міжнародного транспортного коридору.

ЄС фактично досяг межі свого промислового потенціалу для задоволення власного внутрішнього попиту. В цьому контексті подальший розвиток виробництва пов'язаний тільки зі збільшенням експорту своєї продукції в інші регіони світу, і в першу чергу – в Азіатський регіон.

Тому Україна, як жодна інша держава, повинна скористатися своїм геоекономічним і геополітичним становищем.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності Україна посідає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький.

Створення транспортних коридорів та входження їх у міжнародну транспортну систему визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, тому що МТК стають базовими національними коридорами, на основі яких формується опорна транспортна мережа циклічного типу, так звана «опорна транспортна решітка».

2.2. Концептуальна основа створення міжнародних транспортних коридорів

Ідея міжнародних торговельних шляхів, які дозволяли б швидко, а значить і вигідно доставляти вантажі від місця виробництва до місця споживання, виникла ще у стародавньому світі. Одними з перших були загальновідомі торговельні шляхи «з варяг у греки» та «Великий шовковий шлях».

Сучасний етап розвитку МТК розпочинається із середини 80-х років ХХ ст., коли тенденція збільшення товарообміну між країнами Західної Європи та Азіатсько-Тихоокеанському району набула стійкого характеру.

Ця ідея з самого початку була втілена в концепції транс'європейських транспортних осей (Декларація Комітету міністрів транспорту ЄЕС, 1983), потім – інтермодальних транспортних мостів (Перша пан'європейська конференція по транспорту, Прага, 1991 р.), Міжнародних транспортних коридорів (Друга пан'європейська конференція по транспорту, Крит, 1994 і Третя пан'європейська транспортна конференція, 1997 р., Гельсінкі). На Другій, так званій Критській конференції, були визначені дев'ять пріоритетних транспортних коридорів (система Критських коридорів) у напрямках захід – схід і північ – південь Європи, будівництво яких було оцінено в 50 млрд єкю з терміном завершення проекту до 2010 р. На Третій пан'європейській конференції, внаслідок лобі балканських країн по створенню кращого зв'язку між Західною Європою та Балканами, був приєднаний до мережі десятий коридор.

У 1998 р. в Санкт-Петербурзі було проведено 1-у Міжнародну Євро-Азіатську конференцію по транспорту для вирівнювання рівнів транспортних систем Сходу і Заходу.

У 1999 р. в Ташкенті відбулася Міжнародна конференція «Проблеми транспортного моста Азія – Європа» або «Шовковий шлях».

З початку XXI ст. висуваються інтеграційні ініціативи, спрямовані на створення єдиного економічного простору в межах Старого світу для вільного руху товарів, послуг і капіталів. Іншою мовою – набула поширення ідея розробки загальноєвропейської транспортної політики.

Формування МТК можливо під час уніфікації національних законодавств, створення міжнародної транспортної інфраструктури з єдиними технічними параметрами і єдиними технологіями перевезень, гармонізації транспортних систем Сходу і Заходу, що, власне, і є основою розвитку єдиної світової транспортної системи [25].

2.3. Пріоритетні напрямки створення МТК

У затверджених десяти пан'європейських міжнародних транспортних коридорах, які отримали назву «критські», визначені такі (рис. 2.1):

- № 1 – Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас – Клайпеда – Варшава – Гданськ – Калінінград. Протяжність: автодорога; залізниця. Загальна довжина: 995 км. Маршрут: Гельсінкі (Фінляндія) – Таллінн (Естонія) – Рига (Латвія) – Каунас, Клайпеда (Литва) – Варшава, Гданськ (Польща) – Калінінград (Росія). Коридор повинен інтегрувати Польщу, Естонію, Литву і Латвію в західноєвропейське соціокультурне і гео економічний простір (див. рис. 2.2).



Рис. 2.1. Пан'європейські міжнародні транспортні коридори



Рис. 2.2. МТК № 1 и № 2

Відгалуження А: Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас і Клайпеда – Варшава і Гданськ.

Відгалуження В: (Via/Rail Hanseatica) – Рига – Калінінград-Гданськ.

Відгалуження С: по Балтійському морю – Гельсінкі – Варшава.

Відгалуження D: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань – Баку – Астара – Тегеран.

Відгалуження E: Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Грозний – Махачкала – Баку – Астара – Тегеран.

Відгалуження F: Ростов-на-Дону – Краснодар – Сочі – Тбілісі – Стамбул.

Відгалуження G: Ростов-на-Дону – Краснодар – Новоросійськ, Анапа, Сочі – по Чорному морю – Стамбул.

Відгалуження I: Санкт-Петербург – Псков – Невель – Вітебськ – Гомель – Чернігів – Київ – Одеса – по Чорному морю – Самсун.

• № 2 – Берлін – Познань – Варшава – Брест – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород. Протяжність: автодорога; залізниця. Загальна довжина 1830 км. Маршрут: Берлін (Німеччина) – Познань, Варшава (Польща) – Брест, Мінськ (Білорусія) – Смоленськ, Москва, Нижній Новгород (Росія). Коридор є основою комунікаційної осі Захід – Схід, що з'єднує Німеччину з Росією (рис. 2.2).

• № 3 – Берлін/Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Мостиська-2 – Львів – Київ. Протяжність: автодорога; залізниця. Загальна довжина 1640 км. Маршрут: Берлін, Дрезден (Німеччина) – Вроцлав, Катовіце, Краків (Польща) – Львів, Київ (Україна). Коридор з'єднує Західну Україну через Польщу з Німеччиною (рис. 2.3).

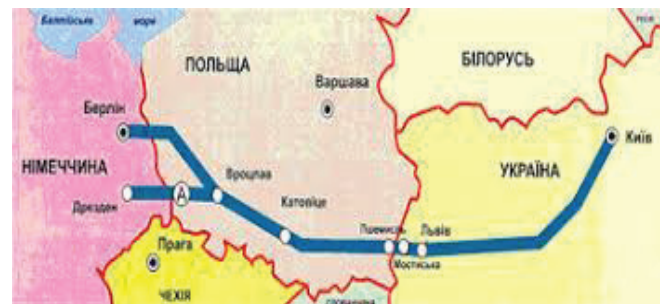


Рис. 2.3. МТК № 3

• № 4 – Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень – Братислава – Дер/Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца – Софія – Плодів/Салоніки – Александруполіс – Стамбул. Зв'язок ЄС – Південно-Східна Європа. Протяжність: автодорога; залізниця; пороми по Дунаю; аеропорти; порти; комбінований транспорт. Загальна довжина: 3258 км. Маршрут: Берлін, Дрезден, Нюрнберг (Німеччина) – Прага, Брно (Чехія) – Відень (залізниця) (Австрія) – Братислава (Словаччина) – Дер, Будапешт (Угорщина) – Арад, Крайова, Бухарест, Констанца (Румунія) – Софія, Пловдив (Болгарія) – Салоніки, Александруполіс (Греція) – Стамбул (Туреччина). Коридор повинен інтегрувати країни ЦСЄ і ПСЄ в єдину мережу європейських комунікацій і дати вихід Західній Європі до Чорного моря (рис. 2.4).

• № 5 – Трієст – Любляна – Загреб – Будапешт – Чоп – Львів – Київ. Протяжність: автодорога; залізниця. Загальна довжина: 1600 км. Маршрут: Венеція, Трієст (Італія) – Копер, Любляна, Марибор (Словенія) – Будапешт (Угорщина) – Ужгород, Львів, Київ (Україна).

Відгалуження А: Братислава – Жиліна, Кошице (Словаччина) – Ужгород (Україна).

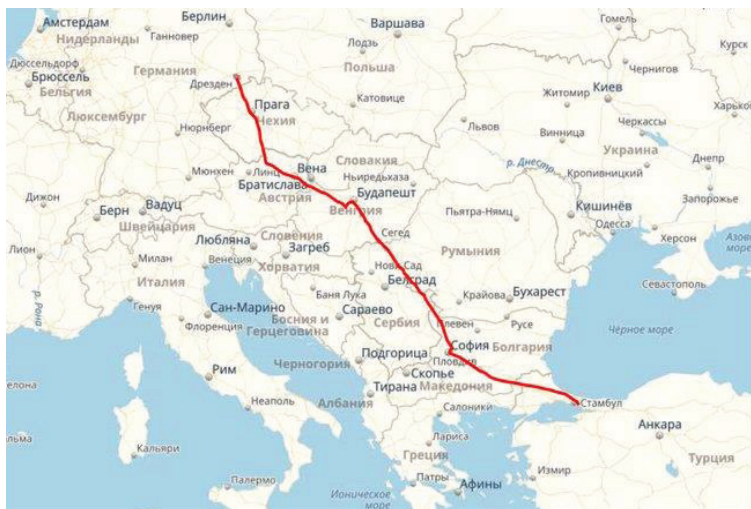


Рис. 2.4. МТК № 4

Відгалуження В: Рієка, Загреб (Хорватія) – Будапешт (Угорщина).

Відгалуження С: Пलोце, Сараєво (Боснія і Герцеговина) – Осієк (Хорватія) – Будапешт (Угорщина) (рис. 2.5).



Рис. 2.5. МТК № 5

• № 6 – Гданськ – Варшава – Краків – Жиліна. Протяжність: автодорога; залізна дорога; зв’язок з коридором № 5,

комбінований транспорт. Загальна довжина: 1800 км. Маршрут: Гданськ, Познань, Грудзязь, Варшава, Катовіце (Польща) – Жіліна, Брно (Словаччина). Коридор дає вихід Словаччини до Балтійського моря і зміцнює комунікаційну вісь північ-південь Польщі (рис. 2.6).



Рис. 2.6. МТК № 6

• № 7 – водний по Дунаю. Протяжність: маршрут спуску по Дунаю від Німеччини до Чорного моря; з’єднаний з Північним морем через Рейн і Майн. Довжина: 2300 км. Маршрут: Німеччина – Австрія – Братислава (Словаччина) – Угорщина – Хорватія – Сербія- Рузі, Лом (Болгарія) – Молдова – Україна –

Констанца (Румунія). Коридор об'єднує всі придунайські країни і його майбутнє залежить від геополітичної обстановки на Балканах (рис. 2.7).



Рис. 2.7. МТК № 7 (по р. Дунай)

- № 8 – Тірана – Софія – Бургас – Варна. Протяжність: автодорога; залізні дороги; комбінований транспорт у Бітоле. Довжина: 1300 км. Маршрут: Дуррес, Тірана (Албанія) – Скоп'є, Бітола (Македонія) – Софія, Димитровград, Бургас, Варна (Болгарія). Коридор сполучає на Балканах порти Адріатичного і Чорного морів і дає до них вихід для Македонії (рис. 2.8).

- № 9 – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Гомель – Любашівка – Чернігів – Київ – Одеса – Кишинів – Бухарест – Александрополіс. Протяжність: автодорога; залізні дороги. Загальна довжина: 6500 км. Маршрут: Гельсінкі (Фінляндія) – Выборг, Санкт-Петербург, Псков, Москва, Калінінград (Росія) – Київ, Любашівка/Раздельна, Одеса (Україна) – Кишинів (Молдова) – Бухарест (Румунія) – Димитровград, Ормен (Болгарія) – Александрополіс (Греція).

Головний піднапрямок: Санкт-Петербург – Москва – Київ.



Рис. 2.8. МТК № 8

Відгалуження А: Клайпеда, Каунас, Вільнюс (Литва) – Мінськ, Гомель (Білорусь).

Відгалуження В: Калінінград (Росія) – Вільнюс (Литва) – Мінськ, Гомель (Білорусь).

Відгалуження С: Любашівка – Раздельна – Одеса (Україна).

Коридор замикає на сході комунікаційну мережу Європи і є сучасним аналогом історичного шляху «з варяг у греки» (рис. 2.9).

- № 10 – Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп'є – Велес – Салоніки. Протяжність: автодорога; залізні дороги. Довжина: 2360 км. Маршрут: Зальцбург, Грац (Австрія) – Загреб (Хорватія) – Белград, Низ – Велес, Салоніки – Бітола (Македонія) – Любляна, Марибор (Словенія) – Будапешт (Угорщина) – Белград (Сербія) – Нови Сад – Ніш – Софія (коридор № 4 – Стамбул) (Болгарія) – Велес, Флоріна, Віа Егнатія.

Відгалуження А: Грац (Австрія) – Марибор (Словенія) – Загреб (Хорватія).

Відгалуження В: Будапешт (Угорщина) – Нови Сад – (Болгарія) – Белград (Сербія).



Рис. 2.9. МТК № 9

Відгалуження С: Ніш – Софія – Димитровград (Болгарія) – Стамбул (Туреччина) (через коридор № 4).

Відгалуження D: Велес – Прілеп – Бітола – Флоріна – Ігуменица.

Коридор спрямований на посилення взаємодії балканських країн і дає вихід до Західної Європи (рис. 2.10).

Положення загальної європейської транспортної політики, які були проголошені Празькою декларацією 1991 р., і стали обов’язковими для країн, які або вже ввійшли, або мають наміри ввійти до загальноєвропейського транспортного співтовариства.

За проектом транс’європейських транспортних коридорів 2/3 МТК повинні пройти по території ЄС. Однак до теперішнього часу транспортна система Євразії не відповідає висунутим

вимогам, оскільки складається із неефективного набору різних національних мереж, часто погано пов’язаних між собою або які перекривають одна одну. У результаті відсутній «ефект масштабу», необхідний для конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.



Рис. 2.10. МТК № 10

2.4. Мультиmodalьні (інтерmodalьні) транспортні перевезення. Їх переваги та недоліки

Під час транспортування вантажів, насамперед у міжнародному сполученні, часто використовуються різні види транспорту, у зв’язку з чим виникають різні технології організації перевізного процесу, зокрема, з точки зору технології перевантаження, документального оформлення та правової відповідальності за перевезення.

Розрізняють такі види перевезень за участю декількох видів транспорту: змішані, комбіновані, мультимодальні, інтермодальні, сегментовані. Треба зазначити, що у фаховій літературі можна знайти різні визначення цих термінів, однак єдиного підходу наразі не напрацьовано.

Деякі дослідники висловлюють думку, що міжнародні мультимодальні перевезення – це такі перевезення, за якими вантаж слідує по території двох або більше держав, що уклали між собою спеціальні угоди. Інші дослідники вважають, що мультимодальні перевезення вантажу – це транспортування вантажних партій від пункту відправлення до пункту призначення, коли для процесу переміщення використовується більше одного виду транспорту.

Соколова О.Є. відзначає, що мультимодальні перевезення – це інтегрована та взаємозв'язана транспортна система, завданням якої є прискорення, здешевлення та спрощення технологічних процедур упродовж повного ланцюга доставки «від дверей до дверей» за умов організаційно-технологічної взаємодії всіх ланок перевізного процесу [26, с. 114].

Баранова О.Ю. стверджує, що міжнародні мультимодальні перевезення – це перевезення з використанням декількох видів транспорту, виконувані під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом і за єдиною наскрізною ставкою [27, с. 86].

Муравський А. ототожнює мультимодальні, інтермодальні, змішані та комбіновані перевезення вантажів, якщо у перевезеннях хоча б два види транспорту є міжнародними [28].

Згідно з Конференцією ООН з торгівлі і розвитку (2011 р.), мультимодальні (комбіновані) перевезення – це перевезення вантажів двома і більше видами транспорту [29].

Найбільш поширене визначення цих термінів представлено у документі «Термінологія комбінованих перевезень» [30], який був розроблений Європейською економічною комісією ООН (ЄЕК ООН) та затверджений у 2001 р. У цьому документі наведено, що:

– мультимодальне перевезення – вантажне перевезення двома або більше видами транспорту, за одним контрактом (з наскрізною тарифною ставкою), за одним документом (наскрізним коносаментом) та однією відповідальною стороною – оператором мультимодальних перевезень;

– сегментоване змішане перевезення – це перевезення, в процесі якого беруть участь декілька операторів або на кожен вид транспорту діє своя тарифна ставка, тобто ставка не є наскрізною;

– інтермодальне перевезення – це перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній вантажній одиниці (наприклад, контейнері) або автотранспортному засобу без перевантаження самого вантажу під час зміни виду транспорту; під час цього інтермодальне перевезення може бути як мультимодальним, так і сегментованим;

– комбіноване перевезення – це інтермодальне перевезення, під час якого більшу частину маршруту вантаж прямує залізницею, річкою або морем, а початковий та/чи кінцевий відрізок маршруту здійснюється автотранспортом та є найкоротшим.

Таким чином, мультимодальні вантажоперевезення – це внутрішньодержавні та міжнародні перевезення вантажу змішаним транспортом за умови доставки вантажу до пункту призначення двома або більше видами транспорту на підставі єдиного договору.

Функціонування мультимодальної системи ґрунтується на таких *принципах* [31, с. 32]:

- 1) однаковий комерційно-правовий режим;
- 2) комплексне рішення фінансово-економічних аспектів функціонування системи;
- 3) використання систем електронного обміну даними (ЕОД), що забезпечують спостереження за пересуванням вантажу, передачу інформації і зв'язок;
- 4) єдність усіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті, єдина форма взаємодії і координація всіх ланок транспортного ланцюга, що забезпечують цю єдність;
- 5) кооперація всіх учасників транспортної системи;
- 6) комплексний розвиток транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Останніми роками навколо теми мультимодальних перевезень розгорнулося багато дискусій, адже нинішня система має як багато переваг, так і недоліків.

До основних *переваг* мультимодальних перевезень можна віднести такі:

- доставка вантажу в якомога коротші терміни «від дверей до дверей»;
- прискорення митних та інших бюрократичних процедур;
- надійне збереження перевезених вантажів;
- єдиний відповідальний за доставку вантажу;
- відслідковування та контроль прямування вантажу;
- ефективне використання технічних можливостей морських та залізничних терміналів;
- визначення найбільш оптимального маршруту прямування вантажу;

- більша конкурентоспроможність порівняно з альтернативними видами транспорту у вартості перевезення;
- більша конкурентоспроможність за рахунок об'ємних знижок, мінімізації штрафів, строків та вартості зберігання;
- гнучке реагування на будь-які зміни ринку вантажоперевезень, дотримуючись інтересів замовників тощо.

Аналіз переваг мультимодальних перевезень дозволяє зробити висновки, що використання мультимодальних систем транспортування несе значну користь та сприяє соціально-економічному розвитку не лише окремих регіонів, але й держави в цілому.

Мультимодальні перевезення мають також наступні *недоліки* [32]:

- необхідність формування декількох комплектів супроводжуючої документації – за кількістю учасників вантажоперевезення;
- складна логістика перевезень робить їх більш дорогими, ніж міжнародні перевезення;
- необхідність роботи з великою кількістю посередників, від кожного з яких залежить швидкість і якість доставки;
- велика кількість перевантажень, що викликає можливість пошкодження, або втрати товару;
- спосіб доставки вантажу, який передбачає неминучі ризики, нехай і невисокі.

РОЗДІЛ І

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 3

СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

- 3.1 Нормативно-правове забезпечення створення в Україні мережі міжнародних транспортних коридорів
- 3.2 Міжнародні транспортні коридори в Україні (Критські)
- 3.3 Відродження торговельних шляхів «З варяг у греки» та «Великого шовкового шляху»

Глава 3 СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

3.1. Нормативно-правове забезпечення створення в Україні мережі міжнародних транспортних коридорів

Реалізація транзитного потенціалу України неможлива без розбудови системи міжнародних транспортних коридорів та відповідної інфраструктури. Розвиток транзиту сприяє соціально-економічному розвитку та покращує умови для внутрішнього і зовнішнього сполучення регіонів, територією яких проходять транспортні коридори [33; 34].

Правова база транспортних коридорів України створюється шляхом:

- удосконалення чинних і розроблення нових актів законодавства, що стосуються транспортно-дорожнього комплексу;
- прийняття або адаптації існуючих в Європейському співтоваристві міжнародних документів і угод стосовно транспортної інфраструктури;
- визначення й акредитації закладів, установ, фахівців для створення нормативно-правових і законодавчих актів, правил, норм і стандартів, використання з цією метою потенціалу освітніх та виробничих закладів;

• створення системи доведення нормативно-правових документів до безпосередніх користувачів незалежно від форм власності.

З метою розвитку транспортних коридорів в Україні та входження їх до міжнародної транспортної системи ухвалені такі основні законодавчі акти:

✓ Постанови Кабінету Міністрів України, якими визначені основні напрямки та завдання щодо створення функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні і міжнародних транспортних зв'язків:

– «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30.10.1996 р. № 1324 [35];

– «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16.12.1996 р. № 1512 [36] (див. Додаток А);

– «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04.08.1997 р. № 821 [37] (див. Додаток Б);

– «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України (1998–2005 рр. – I етап)» від 20.03.1998 р. № 346 [14];

– «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів України на 2006–2010 рр. (II етап)» від 12.04.2006 р. № 496 [38];

– «Про утворення Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону» від 21.09.2011 р. № 994 [39] (див. Додаток Г).

✓ Закони України: «Про транзит вантажів» (1999 р.) [40], «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» [41], «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [42], «Про транспортно-експедиторську діяльність» [43].

Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів із відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями, здійснення постійного контролю за виконанням вимог нормативно-правових актів, зокрема контролю за приведенням установчих документів та організаційно-правових форм суб'єктів сфери транспортних коридорів відповідно до законодавства.

Україна приєдналася до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) і до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень. Так, Україна вже є учасником низки міжнародних конвенцій у галузі залізничного транспорту. Це створює передумови для спрощення контролю вантажів на кордонах, що, у свою чергу, дозволяє вийти на більш якісний рівень співпраці із залізницями країн Європи й Азії.

Необхідно також підготувати перелік і розробити законодавчі й інші нормативно-правові акти щодо методів стимулювання вітчизняних та іноземних інвесторів, які залучаються до розбудови й облаштування МТК, нормативні документи з метою забезпечення надійності об'єктів системи річкових судноплавних шляхів у мережі транспортних коридорів та інші завдання в нормативно-правовій галузі [44, с. 19].

На сьогодні Укрзалізниця здійснює перевезення вантажів із використанням єдиного перевізного документа, уніфікованої транспортної накладної для країн із різним транспортним правом (ЦІМ і СМГС) в експортному й імпортовому сполученнях

у напрямках Румунії, Чехії, Словаччини, а також транзитні перевезення в напрямку Росії та Казахстану. Використання ЦІМ/СМГС сприяє спрощенню залізничних перевезень між Україною та країнами ЄС, зближує дві правові транспортні системи Сходу та Заходу, дозволяє учасникам перевізного процесу не здійснювати переоформлення накладної СМГС на ЦІМ, що спрощує процедуру перетину кордону, прискорює рух вантажів через кордон, підвищує ефективність товарообігу, поліпшує якість обслуговування, зменшує транспортні витрати вантажо-відправників.

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків і поетапної інтеграції України в європейську та світову транспортні системи, крім запровадження міжнародних стандартів у транспортній галузі технічного й економічного характеру, необхідно:

- розширити та зміцнити співробітництво у рамках міжнародних транспортних організацій, у реалізації міждержавних угод у галузі транспорту;
- створити ефективну державну систему контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців-громадян у сфері міжнародних перевезень на території України;
- гармонізувати нормативно-правову базу у сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- забезпечити правову адаптацію нормативно-правових актів, що ухвалюють органи виконавчої влади, до міжнародних вимог [44, с. 20];
- розробити спеціальні технології та організувати єдині зміни прикордонного та митного огляду вантажів;
- використати спеціалізований рухомий склад із устаткування на кордонах полігону для розсуву колісних пар під час зміни ширини колії.

3.2. Міжнародні транспортні коридори (Критські) в Україні

16 грудня 1996 р. Кабінет Міністрів України ухвалив Постанову «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів». Згідно з цією Постановою визначено транспортні коридори України, які є складовою частиною мережі міжнародних транспортних коридорів.

Це – чотири міжнародні транспортні коридори [45, с. 136–138]:

- № 3 (Критський): Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ (див. рис. 2.3). Його маршрут по Україні залізничним транспортом (694 км) проходить від державного кордону з Польщею до Києва, через Львів, Тернопіль, Хмельницький, Жмеринку, Вінницю, Фастів (рис. 3.1); автомобільним транспортом (617 км) від Краківця до Києва через Львів, Рівне та Житомир. Протяжність – 1640 км.



Рис. 3.1. Проходження міжнародного залізничного коридору № 3 територією України

Джерело: [45, с. 137]

Залізничний маршрут цього транспортного коридору повністю електрифіковано, двоколіїний і обладнаний пристроями автоблокування (648 км). Існуюча залізнична інфраструктура коридору за більшістю показників, відповідає загальноєвропейським вимогам.

У 2003 р. на станції Мостиська (Львівська залізниця) введено в дію колієперевідний пристрій для автоматичної заміни колісних пар для переходу з національної колії 1520 мм на європейську 1435 мм.

Для забезпечення автомобільного маршруту, у 2002 р. на кошти ЄС на українсько-польському державному кордоні, відповідно до європейських стандартів, побудований мостовий перехід через річку Західний Буг, а також автомобільний пункт пропуску Краковець.

У районі пункту пропуску «Ягодин» побудований залізничний термінал, а в Раві-Руській спільними зусиллями України і Польщі, за участю приватного капіталу, створений транспортно-складський комплекс.

Крім того, здійснюється реконструкція міжнародних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні «Ягодин-Дорогуськ», «Рава-Руська-Хребенне», а також пункт пропуску «Ужгород-Вишне Немецьке» на українсько-словацькому кордоні.

• № 5 (Критський): Трієст – Любляна – Братислава – Ужгород – Львів. Залізничним транспортом (266 км) – державний кордон з Угорщиною, Словаччиною: Чоп – Львів; автомобільним (338,7 км) – Косини – Чоп – Стрий – Львів. Загальна протяжність – 1595 км (див. рис. 2.4).

Відгалуження 5а: автомобільним транспортом (47,2 км): Сторожниця – Ужгород – Мукачево.

Існуюча інфраструктура транспортного коридору повністю електрифікована, двоколіїна і обладнана пристроями автоблокування, за більшістю показників відповідає загальноєвропейським вимогам. У рамках спільного з ЄБРР інвестиційного проекту відбувається ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп.

Однак залишається дискусійним питання щодо будівництва нової автомагістралі Косини – Івано-Франківськ – Підгайці – Вінниця – Київ, що потребує необхідності будівництва 20 тунелів через Карпати, у їх найкращих природних куточках. Втрачається значний рекреаційний ресурс і порушується екологія Карпат. Нерозумне господарювання в Карпатах приводить до стихійних лих, які приносять значні збитки з року в рік [24].

• № 7 (Критський): по р. Дунай (70 км). Країни учасниці: Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Сербія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Протяжність – 2300 км (див. рис. 2.6; Додаток Г; Додаток Д).

Вантажопотоки цього транспортного коридору обслуговують Ізмаїльський і Ренійський морські торговельні порти.

Ізмаїльський порт може приймати морські вантажні судна (г/п до 10 тис. т) і річкові судна (г/п до 5 тис. т). Він оснащений сучасним обладнанням, перевантажувальними машинами і механізмами, які дозволяють обробляти навалочні, насипні, тарно-штучні і контейнерні вантажі. Проектна потужність порту розрахована на переробку 8 млн т вантажів на рік.

Ренійський порт має потужність 14,5 млн т. Він обробляє будь-які судна, осадка яких дозволяє пройти Сулинський канал і головний судноплавний хід «Дунай – Чорне море» через гирло Бистре, що з'єднують Дунай з Чорним морем.

Порт має три вантажних райони, нафторайон і поромний комплекс. На 39 спеціалізованих причалах порту здійснюється

перевантаження всіх видів вантажів, зокрема генеральних, навалювальних, наливних, насипних, великовагових, негабаритних і контейнерів (планується). Площа критих складів складає 30 тис. кв. м і відкритих – 195 тис. кв. м.

- № 9 (*Критський*): Гельсінкі – Київ/Москва – Одеса/Кишинів/ Бухарест – Александрополіс. Протяжність – близько 3400 км (див. рис. 2.8).

Залізничним транспортом (1496 км) – державний кордон з Білоруссю – Чернігів – Київ – Козятин – Жмеринка – Роздільна – Кучурган – державний кордон з Молдовою.

Автомобільним транспортом (996,1 км) – Нові Яриловичі – Чернігів – Київ – Любашівка – Платонове.

Відгалуження 9а (152,4 км): Роздільна – Одеса – Ізмаїл, з перспективною лінією Ізмаїл – Рені, далі на Румунію (залізничним транспортом), автомобільним – Любашівка – Одеса;

Відгалуження 9б (242,4 км): залізничним транспортом – Ніжин – Конотоп – Хутір Михайлівський – державний кордон з Росією, далі на Москву.

Існуюча інфраструктура транспортного коридору за більшістю показників відповідає загальноєвропейським вимогам, вона двоколійна, повністю електрифікована і обладнана пристроями автоблокування.

3.3. Відродження торговельних шляхів «з варяг у греки» та «Великого шовкового шляху»

Цією ж постановою затверджено перелік транспортних коридорів України, які пропонується включити як доповнення до мережі МТК:

1. Балтійське море – Чорне море (Гданськ – порти Чорного моря): Гданськ – Варшава – Люблин – Ягодин – Ковель – Ровно – Шепетівка – Козятин – Вапнярка – Роздільна – Одеса.

2. Міжнародний транспортний коридор «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА): від державного кордону з Польщею, Угорщиною, Словаччиною до державного кордону з Росією – через Львів, Фастів, Дніпропетровськ та Червону Могилу – на Волгоград, Магат, Чарджоу.

3. Євразійський нафтотранспортний коридор (ЄАНТК): Чорноморськ – поромна переправа через Чорне море – Грузія – Азербайджан – поромна переправа – Туркменія.

Відгалуження ЧЕР (Причорноморські країни): залізничним транспортом: Рені – Ізмаїл – Одеса – Чорноморськ – Миколаїв – Херсон – Колотівка – Дніпропетровськ – Ясинувата – Квашене; автомобільним: Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ.

Таким чином, відбувається відновлення старовинних торговельних шляхів «з варяг у греки» та «Великого шовкового шляху».

У функціонуванні транспортного коридору «Гданськ – Чорне море» зацікавлені як Польща, так і Україна. Його загальна довжина становить 1514 км залізничним і 961 км автошляхами.

Значення цього шляху полягає в тому, що значно скорочується транспортування вантажів із країн Північної і Західної Європи до Ближнього Сходу та Північної Африки і навпаки. Скорочення відстані і перевезень, порівняно з морським маршрутом навколо європейського континенту, становить від 2000 до 3500 км.

У сполученні Гданськ – Одеса першочергового значення набуватимуть комбіновані перевезення цінних вантажів, тому

найголовнішими критеріями для нового коридору стануть їхні строки і збереженість.

Проект, підготовлений компанією «Слов'янський Шлях», стосується розробок щодо створення та функціонування транспортного коридору Балтика – Чорне море у вигляді концепт-бізнес-плану і має на меті коротко подати проблему для вивчення її в різних офіційних інстанціях України та Польщі зацікавленими особами (юридичними і фізичними для можливого об'єкта інвестування).

Згідно з цим проєктом шлях від Гданська до Стамбула через Одесу становитиме 3100 км, а протяжність магістралей нашою територією дорівнює 961 км. Крім того, очікується поява 15–20 тис. нових робочих місць, зростання прибутку на 25 % від транзитних залізничних перевезень і на 5 % – від роботи морських портів.

Проект, який розроблено українською стороною, створює велику конкуренцію Марсельському і Роттердамському портам, оскільки перевезення морських контейнерів з Балтії на Близький Схід коридором Гданськ – Одеса значно здешевлює транспортування вантажів з Америки чи Африки.

Автомобільні дороги України та Польщі в напрямку Гданськ–Одеса розвинуті слабо, мають малу ширину проїжджої частини (в основному 2-х полосні – 9–12 м). Пропуск важкого автотранспорту обмежений.

Загальна пропускна здатність існуючих автомобільних доріг у напрямку коридору, що розглядається, складає орієнтовно 12–15 млн тонн вантажів у рік.

Загальна пропускна здатність портів для обслуговування даного напрямку складає більше 100 млн тонн.

Річковий транспорт коридору, з забезпеченням перевезень водним шляхом Дніпро–Прип'ять–Муховець–Буг–Вісла, поки що

не дозволяє говорити про достатньо високий обсяг перевезень. Прямі перевезення на даному шляху не здійснюються і потрібний додатковий розвиток та реконструкція портів та окремих пристроїв.

Згідно з орієнтовною експертною оцінкою обсяг перевезень річковим транспортом у коридорі Гданськ – Одеса по максимальній пропускній здатності може складати до 5 млн тонн у рік [24].

Повітряний транспорт коридору може розглядатися як допоміжний для здійснення термінових перевезень цінних вантажів. Перевезення прогнозуються обсягом не більше 1 млн тонн, хоча можливості аеропортів та повітряної техніки набагато більші, особливо в Україні.

Трубопровідний транспорт у коридорі поки що не існує. З уведенням ділянки Одеса–Броди та продовженням її до Гданська є можливість перекачки 25 млн тонн нафти та нафтопродуктів.

Залізничний транспорт є найбільш оснащеним та підготованим до масових перевезень вантажів у коридорі. Розглядаються 2 основних залізничних ходи (переходи через Ковельський та Рава–Руський вузли), з яких тільки незначні ділянки в районі кордонів (до 100 км) мають одношляхові, неелектрифіковані шляхи та тепловозній тязі. Решта ділянок шляхів Польщі та України мають два головних шляхи та електрифіковані.

Відповідно, з урахуванням обмежень, загальна пропускна здатність залізничного транспорту коридору складає до 30 млн тон.

Загальна пропускна здатність коридору, враховуючи завантаження всіх видів транспорту (без трубопровідного) складе: 50 млн тонн в існуючому стані; 150 млн тонн – під час усунення обмежень.

Середньорічний економічний ефект на автошляхах складе понад 230 млн грн., тобто термін окупності буде приблизно 10 років (для порівняння: доходи портів країн Балтії – 10 млрд дол. на рік, причому – 90–95 % – це транзитні вантажі).

13 жовтня 2020 р. Адміністрація портів України та АТ «Морський порт Гданськ» підписали Меморандум про співпрацю у розвитку транспортного коридору між Гданськом та українськими портами Чорного моря, у рамках якого розшириться географія контейнерних перевезень із Китаю та в зворотному напрямку різними видами транспорту практично без зупинок.

Разом із Європейським транспортним коридором, до складу якого входять поромні переправи через Чорне і Каспійське моря, залізниці Закавказзя і Туркменістану, новий коридор забезпечить мінімальну відстань перевезень з країн Балтійського басейну до Кавказького регіону і Центральної Азії.

У вересні 1998 р. в Баку відбулася Міжнародна конференція «Відновлення стародавнього «Шовкового шляху»», присвячена налагодженню транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія» в розвитку програми Європейського Союзу ТРАСЕКА.

Старовинний «Шовковий шлях», починаючи з II століття до нашої ери, об'єднував Японію, Китай, країни Центральної Азії, Кавказу та Європи. Це була одна з найбільших торговельних та культурних магістралей давності, котра буде розглянуто у Темі 7.

Завдяки своєму географічному розташуванню, Україна має надзвичайно високий рейтинг для транзитних перевезень вантажів. Так, Польща від транспортних перевезень отримує щорічно майже 4 млрд дол. прибутку. В Україні цей показник значно нижче. Проблема полягає у відсутності транспортних магістралей, що відповідають вимогам світових стандартів.

РОЗДІЛ II

ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 4

ЄВРОПЕЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

- 4.1 Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи
- 4.2 Транс'європейська опорна мережа (TEN)
- 4.3 Пан'європейські транспортні коридори «Єдиної Європи» (PEC): умови для розширення
- 4.4 Пан'європейські транспортні зони «Широкої Європи» (PETrA)
- 4.5 Морські автомагістралі

Глава 4

ЄВРОПЕЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

4.1. Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи

Транспортна галузь ЄС, яку координує Комісія ЄС з транспорту і зв'язку, створює 10% ВВП Євросоюзу, у якому працює понад 10 млн осіб. Загальноєвропейська транспортна мережа включає 75 тис. км швидкісних автомобільних доріг (автобанів), 78 тис. км залізничних шляхів, 330 тис. аеропортів, 480 морських портів, із яких 270 міжнародних [46]. В останні роки спостерігається бурхливе зростання автомобільних і авіаційних перевезень унаслідок вільної конкуренції.

В основу європейського проекту МТК покладено класичну транспортну задачу: ефективність комунікаційної мережі значно зростає, якщо вона замкнута. Ще в міру розширення «Спільного ринку» почалася реалізація проектів швидкісних міжнародних транспортних коридорів з метою формування єдиного комунікаційного каркаса Об'єднаної Європи. Фундаментом цього каркаса повинен стати замкнений транспортний трикутник. Для досягнення цієї мети в 1983 р., на основі Декларації Комітету міністрів транспорту Європейської спільноти, було прийнято Концепцію європейських транспортних осей, яка передбачала створення осей швидкісних залізниць та осей внутрішніх водних шляхів.

Найбільш відомою магістраллю швидкісних поїздів в ЄС є лінія «РВКАЛ-НСТ» (High Speed Train), що з'єднує міста Париж –

Брюссель – Кельн – Амстердам – Лондон. Осі внутрішніх водних шляхів (Trans European Inland Waterway Network, TEIWN) мають велике значення в ЄС, оскільки перевезення ними є дешевшими, безпечними, не забруднюють навколишнє середовище. Ці осі базуються в основному на каналах і річках Бельгії, Німеччини, Франції, Голландії, Люксембургу.

До початку дев'яностих років в основному було завершено будівництво північної вісі Стокгольм – Копенгаген – Гамбург – Париж – Мадрид – Лісабон і південної вісі Лісабон – Барселона – Марсель – Мілан – Трієст. Ці МТК включають дорогі технічні об'єкти. Наприклад, транспортна система, що з'єднує Данію і Швецію, включає один з найдовших у світі автомобільний і залізничний міст (15 км) через протоку Ересунн (Зунд), мостовий проліт (7 км), тунель (4 км) і насипний острів (4 км) [47].

Територіальна структура логістики Європи охоплює п'ять регіональних програм (табл. 4.1).

Таблиця 4.1

Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи

Програма	Характеристика
1	2
TEN (Trans European Network) – Транс'європейська мережа на території ЄС та ЄАВТ	Прийнята в 1991 р. Складається з 5 частин: а) створення мережі швидкісних залізничних магістралей; б) створення єдиної європейської мережі швидкісних автомагістралей EUROVIA; в) програма розвитку комбінованого транспорту до 2010 р. РАСТ (передбачає виконання 65 проєктів на 22 транспортних маршрутах, 17 з яких стосуються старих членів ЄС, решта – Швейцарії, Норвегії, Польщі, Чехії, Словенії: ці маршрути (залізничні, авто, водні) пронизують усю Європу, наприклад, Скандинавія – Бельгія – Австрія – Словенія; Велика Британія – Бельгія – Німеччина – Італія та інші);

Закінчення таблиці 4.1

1	2
TEN (Trans European Network) – Транс'європейська мережа на території ЄС та ЄАВТ	г) спорудження 38 «європлатформ», тобто сучасних потужних логістичних центрів, здатних швидко переробити тисячі тонн різноманітних вантажів (у тому числі в Неаполі, Ліворно, Турині – в Італії; Марселі, Бордо, Страсбурзі – у Франції; Гамбурзі, Бремені – в Німеччині; Манчестері, Глазго – у Великій Британії; Барселоні, Мадриді, Севільї, Бургосі – в Іспанії та ін.); д) реалізацію регіональних проєктів LOCEU та TEDIM
PEC (Pan European Corridor) – 10 Пан'європейських транспортних коридорів	Визначено 10 «критських коридорів», а також трансконтинентальні транспортні коридори – Євро-Азійський транспортний коридор (TRACEKA), «Балтика-Чорне море», «Європа-Азія» та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК)
PETrA (Pan European Transport Area) – 4 Пан'європейські транспортні зони	Включає чотири проєкти: Баренцевої Євроарктичної, Середземноморської, Адріатично-Іонічної та Чорноморської зон
TIRS (Transport Infrastructure Research Study in South-East Europe) – вивчення потреб розвитку транспортної інфраструктури	Прийнята 1999 р. Орієнтована на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країн Південно-Східної Європи – кандидатів на вступ до ЄС у в 2007 р. (Болгарії, Румунії, Хорватії, Македонії). Також передбачається розвиток відповідних Пан'європейських коридорів та спорудження євротерміналів (біля Софії, Варни, Бухареста, Констанци, Загреба, Ріски тощо)
TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) – оцінка потреб розвитку транспортної інфраструктури	Прийнята в 1995 р. Передбачає, по-перше, участь країн-учасниць у спорудженні Пан'європейських (Критських) транспортних коридорів; по-друге, створення мережі євротерміналів (за типом «європлатформ») у цих країнах. Так, євротермінали активно будуються в Польщі (біля Варшави, Катовіце, Вроцлава тощо), у Чехії (де вони називаються «відкриті логістичні центри» і створюються біля Праги, Брно, Градець-Кралове, Пардубіце, Злину, Ліберця); у Литві (євротермінал – в Каунасі, логістичний центр – у Клайпеді тощо)

Джерело: [48]

Разом ці програми формують комунікаційний або транспортно-логістичний каркас «Широкої Європи» («Wider Europe» – розширення Єдиного європейського простору на Схід), тобто єдиний європейський економічний простір.

Концепція «Широкої Європи» знайшла відображення в програмному документі ЄС з розвитку транспортно-логістичної інфраструктури – в «Білій книзі по європейській транспортній політиці».

4.2. Транс'європейська опорна мережа (TEN)

Першою європейською структурою логістики була TEN (Транс'європейська мережа), за якою передбачалося створення сучасної транспортно-логістичної мережі в країнах ЄС і Європейської асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ).

Головною метою TEN є посилення процесів інтеграції, формування єдиної територіальної структури господарства країн західно-європейського регіону, а також технічне забезпечення вільного руху товарів, послуг, капіталу та населення в межах єдиної Західної Європи.

TEN сприяла розширенню єврологістики, яка є окремим, внутрішнім елементом міжнародної логістики, пов'язаної з відокремленням культур управління в різних регіонах, що передбачає не лише створення партнерських зв'язків у даному регіоні, але й впровадження нових способів і технік логістичного управління [49].

У 1994 р. на засіданні Європейської Ради в Ессені (Німеччина) було визначено 14 пріоритетних проєктів TEN, що сформують основу транс'європейської транспортної мережі. В цілому в процесі створення TEN мають бути досягнуті такі цілі [2, с. 32]:

– у галузі транспортної політики – безпека і надійність, екологічна чистота транспортних мереж за рахунок розвитку швидкісного транспорту, збільшення частки комбінованих перевезень і формування логістичних вузлів;

– у галузі регіональної політики – створення ефективного зв'язку периферійних регіонів Західної Європи з головними промисловими регіонами і центрами ЄЄ, а також організація європейського простору та поліпшення доступності периферійних районів з метою запобігання диспропорцій у розвитку.

Для створення TEN планувалось залучити 400 млрд євро [50]. Було розпочато реалізацію програм «Транс'європейські мережі» та «Європлатформи» (у складі 38 сучасних логістичних терміналів), які були основою майбутньої єдиної європейської логістичної транспортної системи. Основними її ланками повинні стати швидкісні залізничні магістралі та швидкісні автобани, лінії комбінованих перевезень, удосконалені внутрішні водні шляхи і розвинуте прибережне морське судноплавство, реконструйовані транспортно-логістичні вузли, аеропорти, морські європорти, універсальні портово-промислові комплекси.

Формування євромережі логістичних терміналів передбачає територіальну концентрацію транспортних, логістичних та обслуговуючих підприємств, які на високому рівні виконують всі необхідні операції з переробки і транспортування вантажів, з надання складських, транспортно-експедиторських, митно-брокерських, страхових, банківських та інших видів послуг в оптимальних пунктах мережі з точки зору мінімізації транспортно-логістичних витрат. Прикладом такого ефективного логістичного терміналу є транспортно-складський комплекс у Бремені з потужністю прийому 2000 трейлерів і 2000 вагонів

на добу, з можливістю переробки за той самий термін десятків тисяч тонн різноманітних вантажів [51].

Завдяки участі в процесі транспортування вантажів різних видів транспорту (мультимодальні перевезення) та їхній взаємодії, стає можливою територіально-логістична оптимізація вантажних перевезень.

Схема TEN передбачає будівництво 58 000 км шосейних доріг; 70 000 км залізниць, у тому числі понад 27 000 км швидкісних магістралей із швидкістю руху поїздів не менше 250 км/год; 140 проектів з розвитку автошляхів, 11 проектів швидкісних залізниць, 57 проектів з розвитку інфраструктури комбінованих перевезень і 26 проектів на внутрішніх водних шляхах [2, с. 33].

Існує низка проблем, що ускладнюють формування «Транс'європейської мережі»:

– сповільнене будівництво важливих міжнародних транс'європейських магістралей, нових трансальпійських ліній по перевальних маршрутах Сен-Готард і Летчберг в Австрії та Швейцарії;

– нестача сучасних транспортно-логістичних вузлів у транспортній інфраструктурі прикордонних районів;

– великі порайонні відмінності в транспортній системі ЄС, що обумовлюють її недосконалість, особливо залізничного транспорту;

– недостатній розвиток логістичних терміналів з обслуговування комбінованих перевезень.

У 2004 р. до Євросоюзу вступили 10 нових країн, у зв'язку з чим було ухвалено рішення, на підставі документа «Про керівні принципи транс'європейської транспортної мережі», про створення в нових кордонах ЄС транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що включає всі види транспорту і складається

з транспортних осей (напрямоків інтенсивних перевезень вантажів і пасажирів між певними регіонами).

Україну включено до індикативних карт проєкту Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T). У рамках TEN-T в Україну передбачено залучити 4,5 млрд євро на розвиток автошляхів (960 км), залізничної інфраструктури (530 км), портів та авіації до 2030 року від міжнародних організацій, державно-приватного партнерства, бюджетних коштів [52].

Однак, запізнювання в розвитку транспортно-логістичної інфраструктури міжнародного рівня в Україні може призвести до того, що частина потоків вантажів і пасажирів не буде проходити по її території.

4.3. Пан'європейські транспортні коридори «Єдиної Європи» (PES): умови для розширення

Після падіння Берлінської стіни і «залізної завіси» особливо актуальним став проєкт загальноєвропейської транспортної інтеграції, обумовленої перспективами, які відкрилися, для торгівлі та економіки, покращення сполучення між Заходом і Сходом Європи і створення МТК, які об'єднують Західну і Східну Європу на основі введення преференційного режиму в основних комунікаційних вузлах, збільшення пропускної спроможності на прикордонних переходах, прискорення і синхронізація проходження вантажів і документації, вдосконалення системи зв'язку та підготовки персоналу, прийняття спільних стандартів безпеки і т. д.

Усе це вимагало модернізації транспортно-комунікаційної інфраструктури країн ЦСЄ, де багато автомобільних шляхів

та залізниць технічно застаріли. Східні ланки цих транспортних вісій не були пов'язані між собою. Історично транспортні системи європейських країн навмисно розроблялися таким чином, щоб не відповідати одна одній.

Реальна можливість продовжити МТК і замкнути трикутник зі сходу меридіональними магістралями з'явилася після падіння Берлінської стіни і розпаду Радянського Союзу.

У 1994 р. Друга Пан'європейська конференція з транспорту, що відбулася на острові Крит, визначила дев'ять пріоритетних комунікаційних коридорів з урахуванням стратегічних напрямків перевезень вантажів і пасажиропотоків. Передбачувана вартість проєкту 70 млрд євро.

Розглянемо геоеконімічну трансформацію сучасних загальноєвропейських МТК [21, с. 76–79].

МТК № 1 – найбільш вдалий проєкт; точно вибрано напрямок МТК, який пройшов через країни, які вступили в ЄС; розширення поромного сполучення через Фінську затоку між Гельсінкі і Таллінном надало новий вихід Фінляндії в країни ЦСЄ.

МТК № 2 – модернізація автомобільного та залізничного сполучення в рамках МТК між Москвою і Берліном йде повільними темпами; не вдалося поліпшити сервісне обслуговування на трасах, підвищити безпеку руху і суттєво збільшити швидкість руху по залізниці; не вирішена проблема затримки поїздів під час зміни колісних пар на польсько-білоруському кордоні.

МТК № 3 – мав стати головним МТК для європейської інтеграції України. Однак відсутність політичної волі і обмеженість інвестицій не дозволили завершити будівництво навіть першої ділянки автобану від польсько-українського кордону до Львова; створені на кордонах з Польщею транспортні переходи не забезпечують високий рівень сервісного обслуговування; на кордоні

регулярно утворюються черги, у т. ч. за рахунок тіншового прикордонного бізнесу (торгівля бензином, сигаретами та іншими товарами).

МТК № 4 – один з найважливіших напрямків ЄС; він має не тільки інтегрувати країни Центральної і Південно-Східної Європи в єдиний економічний простір, але і дати вихід Західній Європі в Чорне море.

МТК № 5 – відновлює історичні зв'язки колишньої Австро-Угорщини і дає вихід до вільного порту Трієст (Італія), Словенії, Словаччини, Угорщини та Західної України.

МТК № 6 – дає вихід Словаччини до Балтійського моря і зміцнює комунікаційну вісь північ-південь Польщі.

МТК № 7 – майбутнє залежить від відновлення судноплавства по річці Дунай і відновлення інфраструктури, зруйнованої НАТО в період інтервенції проти Югославії, у результаті чого дунайському судноплавству колишньої Югославії було завдано величезної шкоди.

МТК № 8 – з'єднає на Балканах порти Адріатичного і Чорного морів і дасть вихід до них Македонії; реалізується повільно: у ЄС немає достатніх коштів, а місцеві країни не в силах самостійно реалізувати цей проєкт.

МТК № 9 – замкне на сході комунікаційну мережу Європи і стане сучасним аналогом шляху «з варяг у греки». Основною перешкодою є зниження пропускної здатності на прикордонних переходах, що пояснюється відмінностями в інфраструктурі, митних правилах і документації, системах зв'язку та підготовки персоналу; виявився не реалізований за винятком модернізації окремих ділянок.

МТК № 10 – запроектований після закінчення балканських конфліктів і покликаний інтегрувати колишні союзні республіки

Югославії в єдиний європейський простір. На територіях Словенії, Хорватії та Сербії вже побудовані сучасні автобани.

Проєкт створення мережі міжнародних транспортних коридорів планувалося реалізувати до 2010 року. Однак геополітична обстановка не дала можливості реалізації цих планів.

В якості східної осі загальноєвропейського транспортного трикутника був визначений шлях «з варягів у греки» (МТК № 9) від Гельсінкі через Україну, Молдову і Румунію до Афін (рис. 4.1.).



Рис. 4.1. Пан'європейські транспортні коридори

Джерело: [52]

Однак після розширення ЄС на схід у 2004 р. (10 країн – Естонія, Латвія, Литва, Польща, Угорщина, Чехія, Словаччина,

Словенія, Мальта, Кіпр), 2007 р. (Болгарія і Румунія) і 2013 (Хорватія) в транспортній політиці Євросоюзу відбулися зміни і замість МТК № 9 розробляється новий шлях «з варягів у греки» (додатковий Балканський МТК № 10) через країни-нові члени ЄС з єдиними митними та економічними кордонами, який з'єднає балтійські порти Гельсінкі і Гданськ з чорноморськими портами Констанца і Стамбул. Нова східна вісь формується з МТК № 1 (ділянка Гельсінкі – Таллінн – Рига – Варшава), МТК № 6 (Гданськ – Варшава – Краків – Жиліна) і далі з'єднується з МТК № 4 (ділянка Будапешт – Констанца).

Реалізація проекту пан'європейських транспортних коридорів між Західною і Східною Європою та відродження Великого шовкового шляху можливо за умов створення єдиного економічного простору.

Однак проекти МТК, у які були включені РФ і Україна, повністю провалено. Триваючий з 2014 р. військовий конфлікт між Росією і Україною і заборона на транзит українських товарів через територію Російської Федерації ускладнює створення міжнародних транспортних коридорів Великої Європи. Термін «автобан» присвоюється магістралям, на яких існують пішохідні переходи (наприклад, на автомобільній трасі Київ – Одеса).

Румунський порт Констанца оголошений ЄС головним східним морським портом ЄС, що відкриває вихід до Чорного моря. Констанца стане одним з трьох вершин транспортного трикутника, створюваного пан'європейськими транспортними коридорами. У недавньому минулому на цю роль могла претендувати Одеса, тепер ці перспективи втрачені назавжди.

Для того, щоб пан'європейські коридори грали роль локомотивів економічного зростання Євросоюзу, розроблені

і впроваджені нові високотехнологічні проекти, такі як «Галілео», «Сезам», ERTMS. Перший забезпечує розвиток нових інформаційно-комунікаційних технологій з використанням можливостей космічних супутників. «Сезам» передбачає вдосконалення щодо управління повітряним транспортом і подвоєння авіап перевезень до 2020 р. Проект ERTMS включає створення мережі залізничного транспорту з ринком послуг в 15 млрд євро [21, с. 82–83].

Через світову кризу і кризу єврозони грандіозний проект транс'європейських транспортних коридорів не був завершений, як планувалось, до 2020 року. Однак масштаби вже здійсненого будівництва справляють істотний позитивний вплив на економіку Європи.

4.4. Пан'європейські транспортні зони «Широкої Європи» (PETrA)

Пан'європейські транспортні зони (Pan European Transport Areas, PETrA) представлені морськими басейнами у складі Баренцевої Євроарктичної, Середземноморської, Адріатично-Іонічної та Чорноморської зон. Виділення цих PETrA пов'язане з просторовим розташуванням транспортно-логістичних об'єктів, організацією транспортних комунікацій, спеціалізацією на виконанні певних логістичних функцій.

Баренцева Євроарктична транспортна зона включає північні області Швеції, Фінляндії, Норвегії, північно-західну частину Російської Федерації (Мурманську, Архангельську області, Республіку Карелію і Ямало-Ненецький автономний округ).

Середземноморська транспортна зона охоплює країни узбережжя Середземного моря.

Адріатично-Іонічна транспортна зона – країни узбережжя Адріатичного та Іонічного морів (Албанію, Боснію і Герцеговину, Хорватію, Грецію, Італію, Словенію, Сербію і Чорногорію).

Чорноморська транспортна зона (Black Sea РЕТга) забезпечує транспортні зв'язки причорноморських держав із західно-європейськими країнами (через Пан'європейські транспортні коридори і Середземноморську транспортну зону на заході) та з Центральною Азією (через Кавказький перешийок МТК «Європа – Кавказ – Азія» – TRACECA).

Водночас Чорноморській транспортній зоні, у якій перебуває Україна, належить особливе значення в системі єврологістики, як важливої сполучної ланки [53]:

- 1) між самими чорноморськими країнами (через Black Sea РЕТга);
- 2) через ЄС і країни Східної Європи (через систему РЕС);
- 3) між країнами Середземномор'я та Кавказу (через TRACECA);
- 4) між Європою та Азією (через ЄАНТК та TRACECA).

4.5. Морські автомагістралі

У новій транспортній політиці Євросоюзу особлива увага приділяється морським комбінованим перевезенням.

Морські магістралі – морська опора транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), яка складається з коротких морських маршрутів, портів, пов'язаної морської інфраструктури, обладнання, споруд і відповідних адміністративних формальностей.

Концепція «Морські автомагістралі» («Motorways of the Seas», MoS) – транспортний проект ЄС з розвитку морських

перевезень, передбачає комбінацію автодоріг і поромних переправ, що дозволяє поліпшити сполучення Прибалтики, Скандинавії, Ірландії, Великобританії, Піренейського півострова, Італії, Мальти і Кіпру з основною частиною континентальної Європи.

MoS сприяє створенню європейського морського транспортного простору без бар'єрів, поєднуючи основні мережеві коридори, шляхом інтеграції морських з'єднань, з внутрішніми районами. Водночас MoS націлено на надання більш ефективних, комерційно життєздатних і стійких альтернатив тільки автомобільному транспорту.

Концепцію «Морські автомагістралі» було представлено в 2001 р. в Білій книзі з транспорту – «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час приймати рішення». Європейська комісія запропонувала розвиток «Морських магістралей» в якості реальної конкурентоспроможної альтернативи наземному транспорту. «Біла книга» також визначила, що морські автомагістралі повинні бути частиною TEN-T.

Концепція «MoS» спрямована на впровадження нових інтермодальних морських логістичних ланцюжків в Європі, які повинні поліпшити транспортну організацію протягом багатьох років.

Основними цілями для розробки проектів морських автомагістралей, які визначено у статті 12а TEN-T 2004 року [54], є:

- 1) концентрація вантажних потоків на морських логістичних маршрутах;
- 2) підвищення згуртованості;
- 3) зменшення завантаженості доріг за рахунок зміни режиму руху [55].

Вантажі направляються в обхід основної частини континентальної Європи, де, наприклад, у Німеччині існують

обмеження на транзит великовантажних автомобілів. Реалізація проекту дозволяє скоротити навантаження на автомобільні дороги, кількість транспортних «пробок», поліпшити комунікації з внутрішніми регіонами, розвивати відсутні ланки і ланки з доданою вартістю в транспортному ланцюжку «від дверей до дверей», що об'єднує морські шляхи, поліпшити екологічний стан природного середовища, а в багатьох випадках – підвищити ефективність перевезень.

Окреслено чотири потенційних морських районів: Балтійське, Північне, Ірландське і Середземне моря, у яких було виділено чотири коридори для реалізації проектів, що представляють європейський інтерес (рис. 4.2):

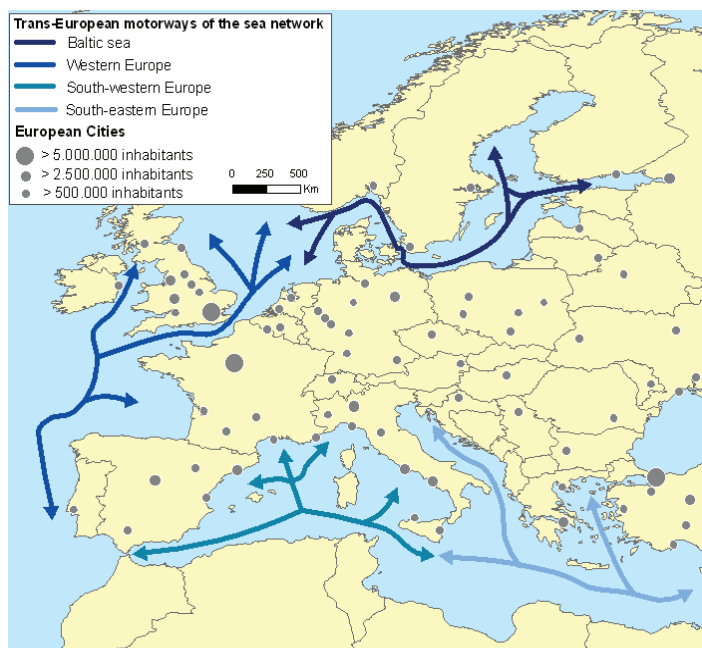


Рис. 4.2. Транс'європейські «Морські автомагістралі»

– автомагістраль Балтійського моря (з'єднує держави-члени Балтійського моря з державами-членами в Центральній і Західній Європі, включаючи маршрут через канал Північне море / Балтійське море) (до 2010 р.);

– західно-європейська автомобільна дорога (яка веде з Португалії та Іспанії через Атлантичну дугу до Північного і Ірландського морів) (до 2010 р.);

– автомагістраль Південно-Східної Європи (з'єднує Адріатичне море з Іонічним морем і Східним Середземномор'ям, включаючи Кіпр) (до 2010 р.);

– морська автомагістраль у південно-західній Європі (західне Середземномор'я, що з'єднує Іспанію, Францію, Італію, включаючи Мальту, і з'єднує морську автомагістраль у південно-східній Європі і включає з'єднання з Чорним морем) (до 2010 р.).

У Білій книзі з транспорту 2011 року «Дорожня карта для єдиного європейського транспорту» знову було підкреслено важливість морських магістралей. Керівними принципами ТЕН-Т 2013 року (Регламент (ЄС) № 1315/2013) [56] перевизначено морські магістралі як морський вимір транс'європейської транспортної мережі, яка повинна сприяти створенню європейського морського простору без бар'єрів і включати:

– морські зв'язки між морськими портами всеосяжної мережі або між портом всеосяжної мережі та портом третьої країни, де такі зв'язки мають стратегічне значення для ЄС;

– портові об'єкти, вантажні термінали, логістичні платформи та вантажні села, розташовані за межами портової зони, але пов'язані з портовими операціями, інформаційно-комунікаційними технологіями (ІКТ), такими як електронні системи управління логістикою, а також безпекою, адміністративними та митними процедурами принаймні в одній державі-члені ЄС;

– інфраструктуру для прямого сухопутного та морського доступу.

Концепція «Морські автомагістралі» має подвійний ефект:

- покращує доступ до ринків по всій Європі;
- знижує навантаження на і без того надмірно розтягнуті європейські дорожні системи.

MoS ґрунтується на цілях ЄС щодо створення чистої, безпечної і ефективної транспортної системи шляхом перетворення судноплавства в справжню альтернативу перевантаженому наземному транспорту. MoS прагне запровадити нові інтермодальні морські логістичні ланцюжки, щоб внести структурні зміни в інтегровані транспортні системи «від дверей до дверей» [57].

Північна морська вісь проходить: Белфаст/Дублін – морський пором через Ірландське море – Шотландія/Ліверпуль – Ньюкасл – морський пором через Північне море – Данія – Швеція (рис. 4.3).



Рис. 4.3. Північна морська вісь Європи

У зв'язку з уведенням обов'язкового контрольованого відпочинку водіїв протягом 9 годин на добу, «морські автомагістралі» дозволяють підвищити ефективність транспортних перевезень, коли обід або вечеря і сніданок з нічним відпочинком водіїв великовантажних автомобілів збігаються з перебуванням на морському поромі.

Вражає свобода пересування через кордони європейських держав континентальної Європи. Тільки на морських поромках, що курсують через протоку Па-де-Кале і в Ірландському морі, збережений паспортний контроль. На автобанах та інших дорогах установлені численні відеокамери, що дозволяють, у разі необхідності, ідентифікувати автомобіль, його власника і маршрут. У Лондоні встановлено понад 500 тис. відеокамер, в їх поле зору іноземний турист потрапляє мінімум 300 разів на добу [58].

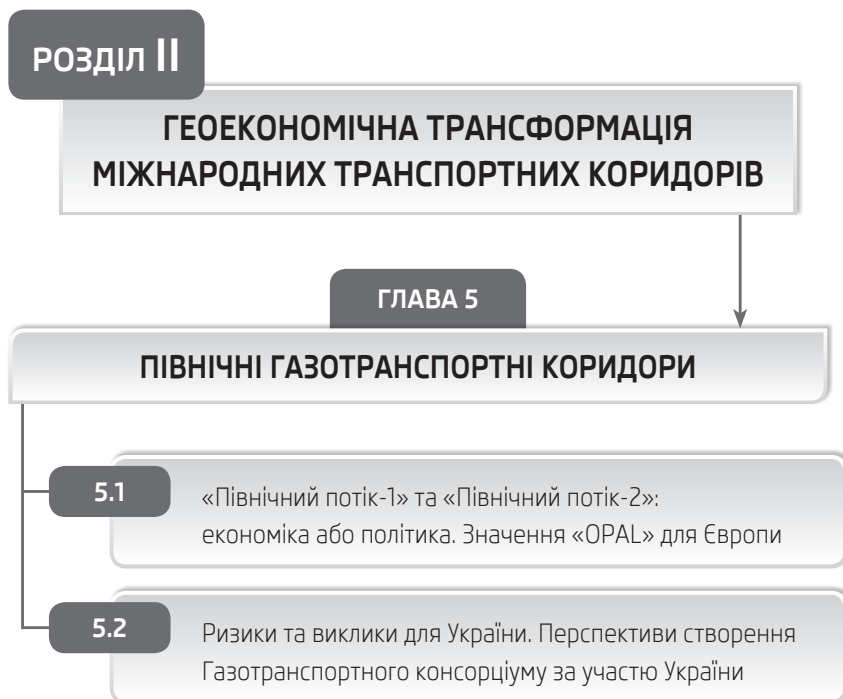
У XXI ст. Західна Європа отримає безпосередній вихід на африканський континент. У реалізацію цього проєкту включені:

- Євротунель під Ла-Маншем – з 51 км безпосередньо під протокою проходить 39 км (дата запуску 6 травня 1996 р.) і підводний тунель під Гібралтарською протокою (протяжність складе близько 28 км. Розглядаються три варіанти: за принципом тунелю під Ла-Маншем; підвісний підводний міст-тунель на плавучих сегментах за принципом хребта або на нерухомих опорах);
- формування МТК навколо Середземного моря;
- створення трансафриканської магістралі від Олександрії до Кейптауна.

За оптимістичними оцінками, проїзд залізничним транспортом з Південної Африки до Латинської Америки через Європу стане реальністю.

Глава 5

ПІВНІЧНІ ГАЗОТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ



5.1. «Північний потік-1» та «Північний потік-2»: економіка або політика. Значення «OPAL» для Європи

Енергетичні ресурси є важливим фактором соціально-економічного розвитку будь-якої країни.

Основні напрямки трубопроводних магістралей у XXI ст. будуть обумовлені географією видобутку нафти і газу.

Близько 90 % світових запасів нафти зосереджені на географічних межах Європи і Азії: в Саудівській Аравії – 23 %, Росії – 20 %, Іран, Ірак і Кувейт – по 12–13 %.

Роль природного газу, як найбільш екологічно чистого паливного ресурсу, підвищиться з 20 до 30 % [21, с. 57].

Стратегічна роль у забезпеченні потреб Євразії в природному газі належить РФ, на яку припадає 40 % його світових запасів. Унаслідок цього, постачання енергетичних ресурсів залишаються найважливішими джерелами не тільки економічного, але і політичного впливу РФ не тільки на країни колишнього СРСР, а й на країни Європи і Азії. Лідером газовидобутку у світі є РАО «Газпром».

Росія експортує газ у 19 країн Західної, Центральної, Південної і Південно-Східної Європи, де найбільшими споживачами є Німеччина, Італія і Франція, куди природний газ надходить по газопроводу Ямал – Європа.

Європа споживає величезну кількість газу – понад 610 млрд куб. м, добуваючи всього 311 млрд, причому видобуток безперервно скорочується.

Британські родовища в Північному морі давно пройшли свій пік, і зараз там видобувається вдвічі менше, ніж десять років тому. Норвезькі родовища поки не можуть дати необхідного приросту видобутку газу. А на легендарному нідерландському родовищі Гронінген свідомо обмежується видобуток. За десять років – з 2005-го до 2014 рр. – обсяг видобутку газу в державах єврозони скоротився на 50 млрд куб. м [59].

«Північний потік» («Nord Stream»), надалі отримав назву «Північний потік-1», – магістральний газопровід між РФ і Німеччиною, що проходить по дну Балтійського моря, і є морською частиною газопроводу «Ямал – Європа». У проекті взяли участь Росія, Німеччина, Нідерланди і Франція. Основною метою є збільшення поставок газу на європейський ринок і зниження залежності від транзитних країн [60].

Прокладку трубопроводу «Північний потік» було розпочато в квітні 2010 р., а вже в листопаді 2011 р. почалися поставки газу в комерційному режимі. Довжина газопроводу складає 1224 км, спроможність прокачувати складає до 55 млрд куб. м газу в рік.

Перші нитки газопроводу Nord Stream протягнули ще до вступу в силу Третього енергопакета Євросоюзу (ТЄП ЄС), який передбачає вільний допуск до своєї ГТС інших поставальників газу. РФ, не бажаючи цього, для подальшого входу в ГТС Німеччини побудувала два наземних газопроводи – OPAL (потужність 30 млрд куб. м на рік) і NEL (потужність 20 млрд куб. м) (рис. 5.1).



Рис. 5.1. Газопроводи «Північний потік-1», OPAL і NEL

Однак, незважаючи на запеклий опір «Газпрому» і його німецьких партнерів, вони все ж потрапили під санкції ТЄП: «Газпром» зобов'язали резервувати місце для інших поставальників у цих трубопроводах.

28 жовтня 2016 р. Єврокомісія схвалила збільшення квоти «Газпрому» щодо використання трубопроводу «OPAL», який є сухопутним продовженням «Північного потоку» в обхід України і Чехії (довжина 470 км) і який проходить через Німеччину, з 50 % до 90 %, погодившись з його вилученням з Третього енергетичного пакета Євросоюзу до 2023 р.

Ще на етапі проектування газопроводу проти його реалізації виступали країни-транзитери російського газу, у першу чергу – Україна, країни Прибалтики та США.

Небезпека проекту «Північний потік-1» для деяких країн-членів Євросоюзу полягає в тому, що транзит через Словаччину припиняється; під питанням, з точки зору транзиту, виявляються Польща і Білорусь. Іншими словами, виникають ризики

монополізації ринку газу і зводиться «нанівець» ідея ЄС про диверсифікацію джерел і маршрутів постачання газу.

У 2017 р. Російська Федерація активізувала переговори з будівництва паралельно «Північному потоку-1» нового трубопроводу «Північний потік-2», оскільки часті ремонти першого поставили під сумнів надійність маршруту.

«Північний потік-2» передбачає будівництво двох ниток газопроводу загальною потужністю 55 млрд куб. м газу в рік від узбережжя Росії через Балтійське море до Німеччини.

Цей газопровід являє собою розширення газопроводу «Північний потік-1». Він проходить через виняткові економічні зони і територіальні води п'яти країн: Росії, Фінляндії, Швеції, Данії та Німеччини. Довжина становить 1234 км. План закінчення робіт – 2020 рік (рис. 5.2).



Рис. 5.2. Схема проходження газопроводу «Північний потік-2»

Метою РФ є придбання додаткових важелів економічного і геополітичного впливу на Німеччину, Польщу і Словаччину. Польща, як країна-член ЄС, вимагає заблокувати цей газопровід

і переглянути рішення щодо газопроводу OPAL, який, практично, відкрив дорогу «Північному потоку-2» і сприяв його повному завантаженню російським газом [61].

Проект «Північний потік-2» є по-справжньому масштабним проектом Росії. У разі закінчення будівництва «Північного потоку-2» – це збільшить залежність Європи не тільки від одного постачальника, але також від одного маршруту поставок газу. Проект сконцентрує 80 % імпорту газу з Росії на одному маршруті і призведе до домінуючого положення «Газпрому» на німецькому ринку, збільшивши його частку з 40 до 60 % [59]. Як відомо, монозалежністю поставок з одного джерела вважається показник 30 % і більше.

У 2018 р. російський «Газпром» і Європейська комісія дійшли згоди з приводу семирічного антимонопольного розслідування контрактної практики «Газпрому» в країнах Центральної та Східної Європи (ЦСЄ). Ще в 2011 р. ЄК дала висновок, що ціни природного газу в Польщі, країнах Балтії та Балкан, а також в Україні, значно вище, ніж у Німеччині, Нідерландах або Франції, хоча повинно бути навпаки, з урахуванням ціни за європейський транзит по території цих країн.

Рішення, ухвалене антимонопольним органом ЄС, знімає з Естонії, Латвії, Литви, Польщі, Угорщини, Чехії, Словаччини та Болгарії обмеження на реекспорт, а споживачі в Естонії, Литві, Латвії, Польщі, і Болгарії мають право вимагати ціну на газ відповідно до ринкових цін у Німеччині і Нідерландах.

Згідно з результатами розслідування, РФ повинна була виплатити величезні штрафи, щоб компенсувати споживачам неправомірно встановлені ціни і обмеження на перепродаж і реекспорт газу [62]. Позитивні очікування підтримувалися декількома арбітражними спорами, які були «Газпромом»

програні Польщі, Литві та Україні. Однак «Газпрому» вдалося уникнути багатомільярдних штрафів, на які розраховували компанії вищезазначених країн (за винятком України, ціна виграшу якої за рішенням Стокгольмського арбітражу склала 2,6 млрд \$).

У грудні 2019 р. США прийняли Закон «Про захист європейської енергетичної безпеки», ввели жорсткі санкції проти РФ і заблокували будівництво «Північного потоку-2», до завершення якого, на той момент, залишалось прокласти всього 147 км підводного трубопроводу в зоні спеціальної юрисдикції Данії.

Санкції передбачають, що Держдепартамент США в консультації з Міністерством фінансів США буде кожні шість місяців звітувати перед Конгресом про судна, які займаються прокладкою «Північного потоку-2», а також надавати список іноземних компаній або приватних осіб, які продали, орендували або надали ці судна або сприяли операціям з надання цих суден. Американські санкції будуть застосовуватися до будь-якого судна або до будь-якого власника, який буде завершувати роботу з будівництва трубопроводу, а також до страхування діяльності.

У листопаді 2020 р. додатково до перерахованих санкцій, США надали санкції сертифікаційним і страховим компаніям, що працюють з російськими суднами, зайнятими на будівництві газопроводу.

Якщо ж «Газпром» продовжить будівництво «Північного потоку-2», він втратить доступ до будь-якої власності в США і його будь-яка власність буде заблокована контрольованою американською компанією або приватною особою в будь-якій точці світу [63].

Однак уряд Німеччини, як і раніше, підтримує продовження будівництва «Північного потоку-2» і вважає американські санкції екстериторіальними і такими, що суперечать міжнародному праву. «За допомогою санкцій американська адміністрація агресивно лобіює інтереси сланцевої індустрії США і веде себе при цьому як мафія» [64].

У кінці жовтня 2020 р. Європейська рада з міжнародних відносин ухвалила документ «Захист економічного суверенітету Європи», у якому розглянуто можливість відповіді на американські санкції візовими обмеженнями і заморожуванням власності.

На початок червня 2021 р. будівництво газопроводу «Північний потік-2» в основному завершено: у виключній економічній зоні Німеччини залишилося добудувати 13,9 км першої гілки і 16,8 км – другої гілки газопроводу, а в водах Данії роботи наближаються до завершення. РФ оголосила, що до кінця 2021 р. газ з найбільшого північного родовища Бованенківське, що на півострові Ямал, наповнить газопровід «Північний потік-2».

У травні 2020 р. Швеція дала дозвіл Польщі на будівництво у своїй економічній зоні в Балтійському морі *трубопроводу Baltic Pipe* (рис. 5.3), який дасть можливість Польщі (і далі Україні) отримувати газ з Норвегії в обхід Росії.

Трубопровід *Baltic Pipe* буде проходити від узбережжя Норвегії в Данію, потім через її територію до Балтійського моря і далі до Польщі. Довжина становить 230 км. Загальна пропускна здатність трубопроводу складе 10 млрд куб. м газу в рік. Закінчення будівництва планується у 2022 р.

Унаслідок цього, «Газпром» перестане бути єдиним постачальником газу в цей регіон.



Рис. 5.3. Газопровод Baltic Pipe

5.2. Ризики та виклики для України. Перспективи створення Газотранспортного консорціуму за участю України

Ідея створення на базі системи магістральних газопроводів України російсько-українського газотранспортного консорціуму виникла в ході переговорів президента України Л. Кучми, президента Росії В. Путіна і канцлера Німеччини Г. Шредера в 2002 р. і вперше була озвучена в 2003 р.

Було створено ТОВ «Міжнародний консорціум з управління газотранспортною системою України», у якому по 50 % належало «Нафтогазу» і «Газпрому». В ході розгляду створення консорціуму німецька сторона вийшла з переговорів.

Передумовами для формування російсько-українського газотранспортного консорціуму були такі:

- зниження залежності ВАТ «Газпром» від єдиного транзитера – України, шляхом придбання часткового контролю за українською ГТС;
- потреба ВАТ «Газпрома» в максимально широкій диверсифікації експортних маршрутів з урахуванням, як морських («Блакитний потік», «Північний потік-1», «Південний потік»), так і газопроводу Ямал – Європа, особливо в разі відновлення зростання попиту на газ в Європі;
- збереження Росією конкурентної переваги під час поставок газу в найбільші країни Європи (Німеччину, Францію та ін.) перед постачальниками скрапленого природного і сланцевого газу морським шляхом.

У разі створення Консорціуму країни-учасники, розуміючи стратегічне значення українського транзиту, у тій чи іншій формі повинні були знайти несуперечливі способи його законодавчого оформлення, як на національному, так і, можливо, на міжнародному рівні.

Прецедентом цього можна було вважати особливий статус, який отримав з боку Єврокомісії «Північний потік-1» – незастосування до нього вимог Третього енергопакета ЄС в силу його виняткової важливості для газопостачання у країни Європи [65].

Однак потреба у створенні міжнародного газотранспортного консорціуму у форматі «Росія – Україна» була неочевидна. Газотранспортна система України не тільки гарантувала, у випадку введення в дію підводних газопроводів «Північний потік-1» і «Південний потік», необхідний резерв пропускної здатності для експорту в Європу, але і дозволяла забезпечити збалансовану роботу ГТС країн Європи, яка також не може бути повністю орієнтована на ці газопроводи.

У процесі організації Консорціуму розглядалися декілька альтернативних варіантів, кожен з яких організаційно технічно можливий, але вимагає різних політичних рішень.

Варіант 1. Створюється тристоронній газотранспортний консорціум Росія – Україна – ЄС, у якому кожна сторона надасть гарантію: європейці – щодо обсягів газу, що купується, Росія – щодо обсягів його поставки, Україна – щодо безпеки транзиту. У такій моделі організації Консорціуму, Росія виступає за створення тристороннього консорціуму з управління газотранспортною системою України за участю європейських компаній, у власності якого буде знаходитися українська ГТС.

Варіант 2. У рамках Митного союзу створення єдиного механізму транзитних поставок природного газу на основі формування консорціуму, під час «підключення» до нього Білорусії, Казахстану, а також можливо і інших газодобувних країн Центральної Азії – Туркменістану, Узбекистану, – є можливим вирішенням існуючого газового спору з Білоруссю. У подібному форматі країни Центральної (колишньої Середньої) Азії за рахунок власних обсягів газу, що транспортуються в західному напрямку, зможуть разом з Росією забезпечити гарантований експорт в Європу.

Варіант 3. Оренда ГТС України ВАТ «Газпром». У цих умовах російська компанія:

- бере на себе ціновий ризик, унаслідок чого зможе управляти не тільки змінами цін на довгострокові контракти, але спотовим ринком;
- надає матеріально-технічне забезпечення, не тільки сервісне обслуговування ГТС, а й газ на власні потреби;
- ухвалює одноосібні рішення про надання доступу для інших постачальників, що в разі значного резерву потужностей

(до 35–40% пропускної здатності, розміщеної в усіх напрямках) дає можливість реалізовувати газ і незалежним виробникам [66].

Незалежно від досягнення або недосягнення будь-яких політичних домовленостей між Росією, Україною, Німеччиною та, ймовірно, Францією, з урахування можливостей, термінів, юридичного статусу і умов формування Консорціуму, у Росії віддавали перевагу третьому варіанту. Адже саме він дозволяв контролювати витрати газу ГТС України на власні потреби, оскільки за умов оренди ГТС право власності на так званий «технологічний газ» буде належати орендареві – ВАТ «Газпром». Однак у міру відпрацювання механізмів розподілу витрат між різними учасниками Консорціуму, в його магістральні газопроводи може бути допущений (юридично, а не фізично, тобто без реалізації схеми викупу газу «Газпром» у інших виробників) газ і російських компаній, і національних компаній країн Центральної Азії.

Росія планувала створення Консорціуму як замкнуту систему, що працює поза норм і рамок як національного, так і міжнародного регулювання. Перш за все, пропонувався нею тариф не відповідав найбільш поширеній в ЄС моделі, побудованій на основі методу «вхід-вихід», на який саме був орієнтований і ТЕП ЄС та в Європі [67].

У 2013 р. питання про створення російсько-українського газотранспортного консорціуму було закрито.

Сьогодні пропускна здатність української ГТС становить 140–160 млрд куб. м у рік. Якщо ці «потoki» (включаючи і «Турецький потік», який докладно буде розглянуто в п. 7.2) будуть запущені після 2020 р., для транзиту через свою територію ГТС України залишиться всього 30–50 млрд куб. м газу, який буде прокачуватися по її території, з мінімальною її рентабельністю в 40 млрд куб. м.

1 січня 2020 р. був підписаний п'ятирічний договір про постачання Російською Федерацією в Євросоюз через Україну 65 млрд куб. м газу (саме в 2020 р., реальна прокачка за рік склала 54,8 млрд куб. м) і по 40 млрд куб. м газу в наступні чотири роки, що на межі рентабельності Української ГТС.

У цих непростих умовах, що склалися для України на ринку поставок газу, з 2013 р. опрацьовується ідея створення Газотранспортного консорціуму за участю європейського оператора (на відміну від переговорів з створення Консорціуму в 2003 р. за участю України і РФ, за умови управління, а надалі і приватизації Росією всієї нашої ГТС).

До сих пір якість поставок і контролю на українській ГТС не викликає сумніву у європейських партнерів. Виникає можливість виділення окремої труби від курського напрямку трубопроводу Уренгой – Помари – Ужгород і передачі її під зовнішнє управління під контролем, наприклад, Німеччини.

З цієї труби можна буде транспортувати газ між країнами ЦСЄ – з Румунії в Польщу або Угорщину, і в зворотному напрямку. У цьому разі з ланцюжка транзитних поставок газу по ній вилучається «Газпром» РФ. Україна збереже дохід від транспортування газу і всі супутні переваги (податки, робочі місця, енергетичне машинобудування, яке працює на ремонт і модернізацію ГТС, і т. д.), а сама ГТС залишиться у державній власності [68].

Україна, після набуття членства в Енергетичному співтоваристві, повинна дотримуватися певних вимог щодо своїх прав та обов'язків. Їй необхідно провести ринкові реформи енергетичного сектора, що дасть можливість інтегрувати його в європейський енергетичний простір.

РОЗДІЛ II

ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 6

МІЖНАРОДНИЙ ПРОЄКТ «МІЖМОР'Я»

- 6.1 Історія проєкту «Міжмор'я»
- 6.2 Доцільність формування Балто-Чорноморського Союзу «Міжмор'я» для країн-учасниць
- 6.3 Перспективи створення міжнародного проєкту «Міжмор'я»
- 6.4 Проєкт «Тримор'я»

Глава 6

МІЖНАРОДНИЙ ПРОЄКТ «МІЖМОР'Я»

6.1. Історія проєкту «Міжмор'я»

За основу Міжнародного проєкту «Міжмор'я» взята ідея першого маршала Польщі Юзефа Пілсудського щодо створення Балто-Чорноморського Союзу (БЧС), яка була висунута в середині 10-х років ХХ століття. Пілсудський бачив Балто-Чорноморський Союз як конфедеративну державу, яка включала б Польщу, Україну, Білорусь, Литву, Латвію, Естонію, Угорщину, Чехословаччину, Молдову, Румунію, Югославію, а у перспективі й Фінляндію. Аналогічну думку в 1918 р. висунув М. Грушевський, який бачив Чорноморську федерацію міждержавним проєктом, який дозволить Україні стати основою для сухопутних шляхів з Європи на Схід. Фактично йшлося про торговельний шлях «з варяг у греки», про який згадувалося ще за часів Київської Русі.

Головний зміст ідеї в тому, що країни Східної Європи (так званого «Міжмор'я» («Intermarium») – регіон між Балтикою, Чорним морем і Адріатикою), заради збереження власної самостійності і самобутності, повинні максимально інтегруватися, щоб їх не поглинули постіндустріальний Захід або шовіністична Росія. Водночас саме польсько-українські відносини мають вирішальне значення для реалізації всієї програми.

Основною метою проєкту було створення противаги домінуючим у цей час Німеччині і Росії.

Уперше програма зі створення БЧС була прийнята в серпні 1919 року на конференції в Ризі. У програму були включені плани зі створення в регіоні оборонного союзу, інтеграції економічних систем, загальної банківської та монетарної систем, політичної конвенції про взаємну підтримку і спільної зовнішньої політики, забезпечення вільного шляху проходження від Балтійського моря до Чорного моря [69].

Однак у той період проєкту не вдалося реалізуватися з деяких причин, зокрема входження Української Народної Республіки (УНР) в створений в 1922 р. СРСР.

Після розпаду СРСР до ідеї створення Балто-Чорноморського Союзу, вже під назвою «Міжнародний проєкт «Міжмор'я», повернулися знову. У 1994 році в Києві була створена Ліга партій країн Міжмор'я, яка повинна була генерувати ідею Балто-Чорноморського Союзу як зони стабільності і безпеки, як сполучна ланка між Європою і Азією. Однак проєкт знову виявився нереалізованим [70].

У 2010 р. у Вільнюсі відбулася Міжнародна наукова конференція «Новий регіон Європи: парадигми регіонального розвитку в Балтійсько-Чорноморському регіоні».

У вересні 2014 р. учасники Міжнародної конференції, прийняли звернення до президента України з пропозицією розглянути можливість створення Балтійсько-Чорноморського альянсу в складі Польщі, України та Литви з правом приєднання до неї інших держав.

У лютому 2015 р. в Україні створено громадську організацію «Балтійсько-Чорноморська Конфедерація».

12 листопада 2015 р. в Києві пройшов Балтійсько-Чорноморський форум, організований громадською організацією «МІПУ» (Міжнародна ініціатива з підтримки України) спільно з фондом «Балтійсько-Чорноморської Конфедерації» (Литва).

Суть проекту полягає в посиленні взаємодії між цими державами, інтенсифікації економічного та господарського співробітництва, забезпеченні взаємної підтримки країн-членів на міжнародній арені, наданні взаємних гарантій безпеки.

Існування союзу передбачає входження до нього хоча б двох країн – Польщі та України, що складають так званий «мінімум» для БЧС. Входження лише обох цих країн створить об'єднаний політико-економічний простір у країни Центрально-Східної Європи (ЦСЕ), який матиме вихід до Чорного і Балтійського морів, складе ядро союзу внаслідок найбільших у регіоні території і населення, отримає панування над важливими торговими потоками. Найреалістичніше виглядає модель українсько-литовсько-польського союзу з можливістю подальшого розширення.

Створення «Intermagium» у надважливому, з точки зору геополітики, регіоні забезпечив би формування поясу між Західною Європою та Росією; претендував би на роль самостійного гравця в регіоні, дистанційованого й від Росії, і, певною мірою, від ЄС; був би чітким проявом регіоналізму, що міг стати для країн Міжмор'я певною альтернативою глобалізації.

6.2. Доцільність формування Балто-Чорноморського Союзу «Міжмор'я» для країн-учасниць

Основними передумовами створення МП «Міжмор'я» є [71]:

- 1) вдале геостратегічне і компактне розташування країн БЧС на шляху перетину транспортних і енергетичних коридорів;
- 2) взаємодоповнюваність економік;

- 3) тривалі історичні контакти і взаємодія;
- 4) подібність етнічних менталітетів, світоглядних, культурних і цивілізаційних основ.

Після Помаранчевої революції 2004 р. ідея створення Міжнародного проекту «Міжмор'я» знову стала ініціюватися Польщею (президентами Л. Качинським, А. Дудою), як створення партнерського альянсу держав від Балтійського до Чорного й Адриатичного морів у складі Польщі, України, Білорусі, Естонії, Латвії, Литви, Угорщини, Молдови, Румунії, Болгарії, Чехії, Словаччини та шести країн колишньої Югославії (рис. 6.1), на тлі посилення проблем усередині ЄС і постійного страху прибалтійських країн перед Росією.



Рис. 6.1. Країни-учасниць Балто-Чорноморського Союзу «Міжмор'я»

Ці проблеми пов'язані з величезним припливом біженців у ці країни, надто «м'якою» політикою керівництва ЄС

з більшості стратегічних питань, Brexit (ом), невдоволенням деяких країн ЄС щодо розмірів податкових відрахувань до спільної скарбниці, а також розмірами дотацій з цієї скарбниці, розподілом квот на сільськогосподарську продукцію та ін.

Крім того, ці країни або не входять до ЄС, або відіграють у ньому достатньо другорядну роль і не можуть скласти конкуренцію в економічній сфері лідерам ЄС, таким як Німеччина та Франція, а НАТО не може гарантувати їм належної безпеки. Створення БЧС, який би об'єднав країни ЦСЄ, гарантував би їм взаємну безпеку, економічну рівноправність та можливість вільно реалізовувати власну ідеологію у своїх країнах [72].

Посилення Польщі та, можливо, інших держав ЦВЄ шляхом подальшого розширення «Міжмор'я» означатиме появу нового утворення з сильними націоналістичними настроями та тенденцією до ухвалення політичних рішень, які можуть дещо не вписуватися в загальну кон'юнктуру ЄС [73; 74].

Вплив на економічну та політичну ситуацію країн-учасниць може бути різним. Негативною стороною цього процесу є той факт, що Європа не зацікавлена підтримувати ініціативу створення цього Союзу, а утворити «Міжмор'я» в межах Європейського Союзу неможливо. У такому випадку або можливості та функції БЧС були б значно урізані та скоріше «декоративні» (щоб не вступати в конфлікт із положеннями самого ЄС), або вони гостро суперечили б уже наявним положенням ЄС. Крім цього, ані Литва, ані Польща не погодяться вийти з уже наявного об'єднання задля створення Міжмор'я (за останні десять років саме Польща отримала найбільше коштів від ЄС через програми різноманітних фондів. Україна в даному випадку ризикує втратити і без того слабкі шанси на підтримку країн ЄС [75]. У той же час РФ може ще більше загострити ситуацію на Сході України.

Сьогодні можна виділити такі проблеми, пов'язані з формуванням БЧС:

1. Не всі держави – потенційні учасники БЧС зацікавлені в приєднанні до нього. Наприклад, такі держави, як Швеція та Фінляндія займають нейтральну позицію відносно до будь-яких військових блоків. Але, не дивлячись на свою нейтральну позицію, на свою досить стабільну, як економічну, так і політичну ситуацію, ці країни, все ж, істотно збільшують свої військові витрати, швидко оновлюють свій ВПК [76].

2. Більшість країн не має потужного економічного і військового потенціалу. До них, перш за все, належать Чехія, Словаччина, Польща, Литва, Румунія, Болгарія, Україна і Молдова. Проблема полягає переважно в моральному старінні наявного ВПК.

3. З точки зору військового співробітництва країн – потенційних учасниць Союзу пріоритет віддається НАТО, як захисту їх національної безпеки (Румунія і Молдова). Це пояснюється тим, що фінансові можливості НАТО і рівень її технологій істотно виграють перед можливостями цих країн у БЧС [76].

4. Існують конфліктні моменти (у Польщі, в Україні, у Литві) в тлумаченні щодо гегемонії в рамках майбутнього геополітичного блоку лише однієї, своєї, країни, і навіть етноцентричне бачення геополітики. Наприклад, загально-польський консенсус навколо Волинської трагедії 1943 р. чи діяльності ОУН-УПА не сумісний із баченням цієї проблеми в Україні. Аналогічною є проблема функціонування організацій польської національної меншини на території Віленщини та їх взаємостосунків з державною владою Литви та литовським населенням. Угорщина, Словаччина та Румунія також мають досить конфліктну історію взаємостосунків, що утруднює їхнє взаємне порозуміння й нині [74].

5. Деякі держави відкрито проголошують проросійські позиції, особливо ті, які залежать від російського газу та інших ресурсів. У першу чергу мова йде про Угорщину, Чехію, Словаччину, Білорусь та Болгарію. Залежність цих країн від Росії зводить нанівець перспективи їх приєднання до БЧС.

6.3. Перспективи створення Міжнародного проєкту «Міжмор'я»

Незважаючи на розглянуті проблеми, пов'язані з формуванням МП «Міжмор'я», економічний резон його формування все ж є. Більш того, саме зміцнення економічної позиції потенційного блоку може вирішити більшу частину перерахованих проблем.

Прискорене зростання економік потенційних країн-учасниць БЧС можливий внаслідок досягнення економії на масштабі об'єднання в цілому.

По-перше, економічне співробітництво, яке передбачає усунення митних тарифів і нетарифних обмежень, пов'язаних з потоками, як товарів, так і грошового капіталу в рамках країн-учасниць БЧС. Рішення торговельних суперечок на підставі загальних обумовлених правил, уніфікація законодавчої бази країн, що працюють за єдиними встановленими правилами, сприятиме більшій передбачуваності і стабільності економік країн-учасниць. Водночас, це сприятиме притоку інвестицій з країн, що не входять у цей Союз.

Взаємодія в економічній сфері дозволить створити робочі місця всередині цього об'єднання, що знизить трудову міграцію за межі регіону. Польща традиційно є однією з найпопулярніших країн, до якої українці виїжджають на заробітки, проте значна

частина з них працюють без реєстрації. Налагоджені програми зможуть вивести й міграцію, і роботу українців у Польщі з тіні, нададуть повний соціальний захист. Створення спільних підприємств відкриє нові можливості для кооперації та зменшить трудову міграцію до інших європейських країн уже безпосередньо з Польщі [73].

З однієї сторони, країни ЦСЄ знаходяться у сфері економічних інтересів Росії, зокрема відчують деяку залежність від російських природних ресурсів. З іншої сторони, перебуваючи в ЄС, за фактом вони є периферією цього союзу, оскільки не можуть конкурувати з більш розвиненими Німеччиною, Францією, Італією тощо. Отже, країни ЦСЄ відіграють роль ринків збуту, джерел сировини та дешевої робочої сили для ЄС. Об'єднання їх в БЧС дозволить створити організацію більш-менш рівноцінних держав, які зможуть будувати власну економічну політику, вигідну для всіх, без диктату ЄС. Велика і географічно різноманітна територія дасть можливість позбавитись залежності від російської сировини. Найголовніше – це транзитне положення між Європою та Азією. БЧС створить єдиний економічний простір у центрі Європи, який обійти товарам з Азії в Західну Європу чи навпаки буде дуже важко. Це забезпечить країнам ЦСЄ вигоду від міжнародної транзитної торгівлі та збереже від економічного шантажу зі сторони інших держав, якщо такий матиме місце [7].

По-друге, транспортна співпраця. Розвинута транспортна мережа дозволить Україні та Польщі стати практично ключовою ланкою в «новому шовковому шляху». Сама наявність активних торговельних шляхів уже стане стимулом, адже розбудова транспортної мережі тягне за собою розбудову інфраструктури, а тоді вже спрацьовує ефект доміно, коли якісні зміни в одній сфері зумовлюють покращення в іншій.

Зниження тарифних і нетарифних обмежень, пов'язаних з перевезенням товарів, або повне їх скасування сприятиме прискоренню торгівлі. Особливо привабливим тут є водний шлях від Балтійського до Чорного моря.

По-третьє, енергетичне співробітництво. Зняття санкцій з Ірану може відкрити нові перспективи українсько-іранського співробітництва в енергетичній галузі. Це дозволить повернутися до ідеї будівництва трансконтинентального газопроводу «Іран – Європа» через територію України [71]. Реалізація даного проекту дозволить істотно знизити витрати на енергоресурси країн-учасниць МП «Міжмор'я».

По-четверте, інформаційне співробітництво і взаємодія, що буде сприяти прискоренню науково-технічного обміну. Наприклад, уже зараз спостерігається надання Польщею більше можливостей для навчання українських студентів у ЗВО; зростає кількість запрошень на різні конференції, симпозиуми, круглі столи тощо. Однак, існує величезна проблема в інформаційній та культурній сфері – поляки, українці та литовці майже не знайомі з актуальною політичною чи культурною реальністю країн-сусідів. Навіть спільна, багато в чому, культурна та історична спадщина залишається «незвіданою територією».

Отже, економічне зростання потенційних країн-учасниць МП «Міжмор'я» на підставі економії на масштабі приведе до зміцнення і стабілізації економік цих країн, що потягне за собою хороші перспективи і для військового співробітництва.

Близькість рівнів економічного розвитку, взаємодоповнюваність економік, вдале геостратегічне розташування країн – потенційних учасників МП «Міжмор'я» є не тільки передумовами для його створення, але так само і перспективами подальшого розвитку.

Проект Балтійсько-Чорноморського союзу міг би сприяти реалізації таких завдань:

- нейтралізувати спроби Росії розглядати пострадянські країни, як сферу своїх інтересів;

- відпрацювати спільні прийнятні підходи, форми і методи об'єднання Східної і Західної Європи на основі загальноєвропейських (а не тільки західноєвропейських) демократичних інтеграційних норм, економічних і політико-соціальних стандартів з урахуванням особливостей країн ЦСЄ;

- протистояти спробам законсервувати Східну Європу як традиційного сировинного додатка або ринку збуту продукції Західної Європи і Росії;

- сприяти відновленню системи загальноєвропейської колективної безпеки за допомогою інтеграційного політико-економічного процесу посилення ролі ОБСЄ та взаємодії країн НАТО і військово-політичних структур східноєвропейських країн.

Концепція створення Міжнародного проекту «Міжмор'я» дуже важлива для України. Однак частка населення України в цьому об'єднанні становитиме понад 50 %, тоді як показники в загальному ВВП Міжнародного проекту сягали б лише 13 %. Діаметрально протилежна ситуація в Польщі та Литві: перша, з часткою населення 45 %, давала б 80 % загального ВВП, друга – 6,5 % ВВП, з часткою 3,5 % від загального населення Міжмор'я. Таким чином, українська економіка поки що не може змагатися з польською, тому для Польщі тісне зближення з економічно слабшою Україною є досить ризиковою справою. Така нерівність також загрожує домінуванням Польщі, що поставить хрест на рівноправ'ї в межах «Міжмор'я» й знову призведе до того, що Україна опиниться в становищі залежності від іноземної держави.

Однак для України Польща та Литва можуть стати прикладом успішних реформ, оскільки в 90-х роках ці три країни перебували переважно на одному рівні розвитку, але Україна не змогла повторити стрімкого економічного прориву, який вдалося зробити Польщі та Литві. Зближення з цими країнами зможе стати стимулом для внутрішніх змін, особливо у сфері реформування та боротьби з корупцією.

6.4. Проєкт «Тримор'я»

У серпні 2016 р. у м. Дубровник було проведено конференцію «Ініціативи трьох морів» (Тримор'я), на яку було запрошено й Україну. Однак керівництво країни не продемонструвало уваги до цієї конференції. «Ініціатива трьох морів» (Балтійського, Чорного та Адріатичного) – неформальна платформа співробітництва 12 країн Центральної та Південної Європи (країни так званої « нової Європи» – Естонія, Литва, Латвія, Польща, Угорщина, Чехія, Словаччина, Словенія, Румунія, Болгарія, Хорватія та країна «старої Європи» – Австрія) (рис. 6.2) [78].

Між тим, за 2016 р. вісь «міжморського» альянсу зсунулася в бік Адріатики, віддалившись від України, отримала підтримку від США, зокрема у проєктах по просуванню скрапленого природного газу в Європу [79].

На відміну від першопочаткової ідеї («Міжмор'я») – «Тримор'я» політичний проєкт, головною метою якого є взаємна підтримка та об'єднання зусиль для більш ефективного просування своїх інтересів всередині ЄС, зокрема щодо спільних транспортних проєктів по осі «Північ-Південь», енергетики і телекомунікацій, адже її членами є лише ті держави, що вже приєдналися до Європейського Союзу.



Рис. 6.2. Країни-учасниці Міжнародного проєкту «Тримор'я»

Тому повноцінна участь України в ініціативі не видається можливою навіть в середньостроковій перспективі. Україна не може зараз приєднатися до «Ініціативи трьох морів», оскільки до неї належать країни Центральної та Південної Європи, які є членами ЄС [80]. У кращому випадку може йтися про участь України в окремих проєктах. Наприклад, у проєкті «Via Carpatia», основною метою якого є створення транспортного коридору з північної Європи на південь через Литву, Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, Болгарію та Грецію (у березні 2016 р. Україна долучилася до цього проєкту) (рис. 6.3). Реалізація проєкту не тільки покращить зв'язки України з країнами Тримор'я, а й підвищить мобільність сил НАТО на східному фланзі.

Для України Тримор'я цікаве, насамперед, у безпечовому вимірі: між державами може відбуватися реальний обмін досвідом. До прикладу, балтійські країни зараз розвивають інфраструктуру з протидії гібридній війні і реально зацікавлені досвідом України, який де-факто в Східній Європі нині є унікальним [81].



Рис. 6.3. Транспортний коридор проекту «Via Carpatia»

Також постачання газу з Норвегії та США через територію Польщі, реально буде джерелом диверсифікації постачання газу в регіоні. Будівництво газопроводу Baltic Pipe з'єднає ГТС Польщі, Данії та Норвегії та забезпечить постачання газу через Польщу до країн Балтії та Центрально-Східної Європи, зокрема і до України.

У подальшому в проєкті «Міжмор'я» Україна може розвинути систему особливих зв'язків з Молдовою, Грузією та Азербайджаном у рамках Організації за демократію та економічного розвитку (ГУАМ).

РОЗДІЛ II

ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 7

ПІВДЕННІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

- 7.1 «Південний потік»: історія створення та причини припинення будівництва
- 7.2 «Турецький потік»: реалії та перспективи функціонування. Загрози для України
- 7.3 Південний газотранспортний коридор «TANAP – TAP»

Глава 7

ПІВДЕННІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

7.1. «Південний потік»: історія створення та причини припинення будівництва

Інтереси Росії в регіоні Чорного моря об'єктивно мають дуже важливе підґрунтя у її геополітичному й гео економічному положенні. Тому ще до створення Російською Федерацією проекту «Південний потік», Україною було запропоновано будівництво газопроводу «Білий потік».

Ідею будівництва газопроводу «Білий потік» («White Stream») було представлено в Україні прем'єр-міністром Ю.В. Тимошенко в 2005 р. Проект «Білий потік» розглядався у 2007 р. на газовому форумі у Відні та на Конференції Енергобезпеки у Вільнюсі (рис. 7.1).

За первинною метою «White Stream» повинен був стати головним енергетичним мостом ГУАМа: газ з родовища «Шах-Деніз» в Азербайджані повинен був перекачуватися через Грузію з Батумі по дну Чорного моря до України з подальшою поставкою до країн ЄС. У середньостроковій перспективі передбачалося підключити Туркменію.

«Білий потік» повинен був служити диверсифікацією постачань природного газу до Європи та зниженням енергетичної залежності Європи та України від Росії.

Однак ні його рентабельність, ні наповнюваність трубопроводу не були оцінені. Тому, на жаль, газопровід «Білий потік»

з'явився нереалізованим віртуальним проектом газопостачання в обхід Росії.



Рис. 7.1. Схема планованого проходження трубопроводу «Білий потік»

«Південний потік» («South Stream») – російсько-італійський проект системи газопроводів, який повинен був пройти дном Чорного моря з Новоросійська в порт Варну (або до Румунії) і далі через Балканський півострів в Італію й Австрію (рис. 7.2).

Перший рамковий меморандум про проектування й будівництво «Південного потоку» було підписано 23 червня 2007 р. між російським концерном «Газпром» та італійським нафтогазовим концерном ENI в рівних частках – 50 % на 50 %.

Крім Росії та Італії, у проекті планували брати участь Болгарія, Греція, Словенія, Сербія, Хорватія, Угорщина і Австрія. Але їхня участь стосувалася лише наземної мережі газопроводів.



Рис. 7.2. Схема плану проходження трубопроводу «Південний потік»

Загальна довжина чорноморської ділянки мала складати більш 900 км (230 км територією РФ, 230 км територією Болгарії, 470 км як економічної зони Туреччини). Максимальна глибина складала більше 2 км.

Пропускна спроможність газопроводу South Stream повинна була скласти 47–63 млрд куб. м у рік. Для наземної ділянки від Болгарії розглядалось два можливих маршрути: перший на північний захід до Італії з відгалуженням до Австрії, другий – на південний захід через Грецію, Іонічне море до Італії. Початкова та кінцева точки обох напрямків – Росія та Італія.

Транзитними країнами розглядалися Румунія, Угорщина і Словенія. Як альтернативні маршрути розглядалися Сербія і Хорватія.

Основними цілями створення газопроводу «Південний потік» були:

- задовольняння зростаючого попиту на природний газ в Європі;
- забезпечення гнучкості та безпеки поставок;
- забезпечення прибутку для компаній – учасниць;
- стимулювання економічного розвитку і нові робочі місця в країнах – учасницях;
- доступність природного газу – екологічно безпечного джерела енергії.

18 січня 2008 р. було підписано угоду між РФ і Болгарією про її участь у проєкті «Південний потік». Відрізок газогону територією цієї країни належав би національній компанії «Булгаргаз» та складав 50%. 13 липня 2009 р. Болгарія призупиняє свою участь у проєкті «Південний потік».

21 січня 2008 р. – угода між Сербією і «Газпромом», згідно з якою частка РФ в спільному підприємстві складе 51%, Сербії – 49%.

28 лютого 2008 р. – угода між РФ і Угорщиною, згідно з якою частки цих країн у спільному підприємстві складуть 50% для кожної сторони.

29 квітня 2008 р. – угода між РФ і Грецією про будівництво грецької ділянки «Південного потоку».

8 серпня 2009 р. – угода між РФ і Туреччиною про співробітництво у газовій сфері, за яким турецька сторона надасть РФ дозвіл на проведення досліджень щодо проєкту газопроводу «Південний потік» у своїх територіальних водах, а також дасть попередню згоду на будівництво магістралі.

У березні 2010 р. – угода між РФ і Хорватією про приєднання до «Південного потоку».

24 квітня 2010 р. – угода між РФ і Австрією про будівництво газопроводу «Південний потік».

7 травня 2010 р. – угода «Газпром» і грецька компанія DESFA про будівництво грецької ділянки газопроводу «Південний потік».

16 вересня 2011 р. російський «Газпром» (з часткою 50 %), німецька BASF (з часткою 15 %), французька EdF (з часткою 15 %) і італійська ENI (з часткою 20 %) підписали акціонерну угоду щодо «Південного потоку».

Будівництво «Південного потоку» планувалося завершити до 2013 р., а перші поставки газу мали відбутися в кінці 2015 р. Вихід на проектну потужність (63 млрд куб. м) було заплановано на 2018 рік. Вартість підводної ділянки оцінювалась в 15,5 млрд дол., а загальний кошторис проекту – до 25 млрд дол.

Однак 17 квітня 2014 р. Європарламент зупинив будівництво «Південного потоку» у зв'язку з політичною поведінкою Росії в російсько-українському конфлікті та анексією Криму.

1 грудня 2014 р. РФ відмовилася від будівництва газопроводу «Південний потік», оскільки не отримала дозволу на будівництво від Болгарії («Якщо Європа не хоче його реалізувати, значить, тоді він не буде реалізований», казав В.В. Путін).

У результаті секція газопроводу «Південний потік» була розібрана.

Головними причинами, які вплинули на неможливість продовження реалізації «Південного потоку» є:

1. Проблеми, безпосередньо пов'язані з прийняттям і вступу в силу «Третього енергопакета» ЄС (ТЕП ЄС):

а) відсутність згоди держав ЄС відносно статусу ТЕП, його співвідношення з двосторонніми міжурядовими угодами, що оформляють співробітництво у сфері будівництва «Південного потоку»;

б) відсутність відповідальності ЄС за порушення державами-членами їх зобов'язань за двосторонніми договорами;

в) невирішеність питання правомірності ТЕП у рамках права СОТ внаслідок імовірно дискримінаційних положень, що стосуються процедури сертифікації операторів газотранспортних систем, контрольованих особами з третіх держав.

2. Проблеми, пов'язані із застосуванням положень ТЕП до «Південного потоку» (без урахування питання про їх принципovu правомірність):

а) наявність у числі норм ТЕП положень, пов'язаних з майновим поділом операторів газотранспортних систем, що виключало для «Газпрому» можливість безперешкодної діяльності щодо реалізації проекту в рамках європейського законодавства;

б) проблема звернення до Європейської комісії з метою звільнення від вимог у частині майново-правового поділу відповідно до ст. 36 Директиви № 2009/73 / ЄС;

в) питання, пов'язані із застосуванням норм ТЕП до морських ділянок газопровідної системи;

г) проблема класифікації проекту, як «мережі висхідних трубопроводів» або газорозподільної мережі», оскільки в разі визнання за «Південним потоком» статусу «мережі висхідних трубопроводів», функціонування проекту не вимагало б процедури сертифікації та участі Європейської комісії в наданні дозволів.

За суттю «Південний потік» був політичним проектом. Його будівництво планувалося для диверсифікації поставок російського природного газу в Європу й зниження залежності постачальників і покупців від країн-транзитерів, зокрема, від України й Туреччини.

7.2. «Турецький потік»: реалії та перспективи функціонування. Загрози для України

Туреччина, у якій за останні роки все частіше стали говорити про минуле Османської імперії, уже давно мріє про значно більшу роль, ніж просто «хранитель Босфору» і вічний «кандидат у члени ЄС». Для реалізації мрії країна просуває в регіоні багатомільярдні інфраструктурні проекти, проявляє активну роль у врегулюванні сирійської проблеми за наявності серйозних розбіжностей з Іраном і Росією.

Сьогодні Туреччина вже є найважливішим транспортним хабом (а з початком роботи нового стамбульського аеропорту і включенням тунелів під Босфором у китайський проект «Один пояс, один шлях» її значення ще більш посиляться) і стає транзитним хабом для поставок природного газу.

Після офіційного оголошення про припинення будівництва газопроводу «Південний потік», Туреччина висловила зацікавленість у будівництві Російською Федерацією газопроводу, що проходить по глибоководній частині Чорного моря, що належить їй, для поставок природного газу в країни Південної і Південно-Східної Європи.

Проект «Турецький потік» («Turkish Stream gas pipeline») передбачає прокладку по дну Чорного моря двох ниток газопроводу (з можливістю подальшого розширення до чотирьох), загальною потужністю по 15,75 млрд куб. м кожна, від Анапи (Краснодарський край РФ) до Люлебургаз (європейська частина Туреччини). Перша – газ призначений для турецьких споживачів. Друга – через газовий хаб на кордоні Туреччини до країн Південної і Південно-Східної Європи, через Болгарію в Сербію

і Угорщину. Для цього країни ЄС побудують власну інфраструктуру щодо прийому газу на своїй території (рис. 7.3).



Рис. 7.3. Схема проходження трубопроводу «Турецький потік»

Вартість проекту – 6–7 млрд дол. США.

На відміну від «Південного потоку», газопровід «Турецький потік» припускає менше інвестицій, оскільки «Газпром» може використовувати на свою користь положення Третього енергопакета, який забороняє власникам газопроводів володіти більш ніж 50% транзиту. Тому «Газпром» може використовувати 50% потужностей газопроводу Трансадриатичний газопровід, що начебто конкурує з «Південним Потокком».

«Турецький потік» включає: морську ділянку протяжністю 930 км (230 км – виняткова зона РФ і 700 км – турецька, яку Росія будуватиме самостійно), і сухопутну ділянку, яку РФ будуватиме спільно з Туреччиною. Загальна довжина складе 1100 км.

24 листопада 2015 р. турецькими ВПС на кордоні Туреччини та Сирії був збитий російський бомбардувальник СУ-24,

на що РФ дуже різко відреагувала і в односторонньому порядку припинила переговори щодо будівництва «Турецького потоку», заборонила туристичний бізнес, а також торгівлю деякими продуктовими товарами (цитрусовими, кісточковими, томатами) з Туреччиною.

У червні 2016 р. Р. Ердоган приніс вибачення за збитий СУ-24 і висловив готовність на відновлення дружніх відносин між двома країнами.

Датою початку будівництва магістрального газопроводу (МГП) «Турецький потік» вважається 10 жовтня 2016 року.

7 травня 2017 р. почалося будівництво 1-ї нитки морської ділянки МГП в мілководній частині Чорного моря, яке було завершено у квітні 2018 р.

3 червня 2018 р. була розпочата укладка 2-ї нитки морської ділянки МГП, яка завершена в листопаді 2018 р.

8 січня 2020 р. було оголошено про введення в експлуатацію МГП «Турецький потік».

«Турецький потік» дозволить Туреччині стати транзитером 31,5 млрд куб. м газу, що не тільки принесе додаткові дивіденди у вигляді платежів за транспортування газу, але і істотно зміцнить роль країни в регіоні Чорного моря в умовах вкрай непростих політичних трансформацій [62].

Для РФ введення в дію «Турецького потоку» означає поставки газу в Європу в обхід території України, збори якої за транзит газу по своїй території складають 2,5–3,0 млрд дол. на рік. Маршрут МГП прокладений так, що ніде не перетинає виключно морську зону України навколо Криму.

Ідеться про скорочення 15,75 млрд куб. м українського транзиту з РФ до Туреччини і Південної Європи (Греції і Болгарії) через першу гілку, а після введення в роботу другої гілки Україна

залишилась ще без 15,75 млрд транзиту до Угорщини і Сербії [82]. Таким чином, з українського транзиту «підуть» на південь, через Туреччину, 31,5 млрд кубометрів газу [62].

У 2020 р. упущена вигода України від перенаправлення російського газу на «Турецький потік» склала 170 млн дол.

Фактично і «Південний потік», і «Турецький потік» (як, власне, і «Північний потік-2») є політичними проектами, спрямованими не тільки на позбавлення України транзитного статусу і такими, що завдають шкоди Україні, а й розколюють ЄС. З введенням в дію «Турецького потоку» і «Північного потоку-2» буде завершено «оточення» країн ЦСЄ, які значною мірою залежать від російських поставок газу.

Якщо всі ці трубопроводи (а саме «Північний потік-2» та «Турецький потік») після 2020 р. будуть запущені, РФ може залишити для транзиту газу через нашу ГТС всього 10–15 млрд куб. м. (Нагадаємо, що пропускна здатність української ГТС становить 140–160 млрд куб. м, при рентабельності 40 млрд.). У цьому разі ГТС України стане просто нерентабельною і буде фактично зупинена, тому що весь газ піде до Німеччини на півночі, і в Італію – на півдні в обхід України [83]. Це прямо нівелює Україну як газотранспортну країну та безпосередньо ставить під загрозу українську безпеку.

7.3. Південний газотранспортний коридор «TANAP – TAP»

На території Туреччини в липні 2019 р. закінчилося будівництво ще одного газопроводу – *Анатолійського газопроводу «TANAP»* («Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline»), яким азербайджанський газ з родовища Шах-Деніз-2 буде надходити через Грузію до Туреччини.

Початкова проектна потужність газопроводу становила 16 млрд куб. м, зі збільшенням її до 23 млрд до 2023 р. і до 31 млрд. – до 2026 року.

На кордоні Туреччини з Євросоюзом газопровід «TANAP» буде з'єднуватися з *Трансадриатичним газопроводом «TAP»* («Trans Adriatic Pipeline»), потужністю 10 млрд куб. м (з подальшим збільшенням поставок до 20 млрд куб. м) і загальною довжиною 878 км через територію Греції (550 км), Албанії (215), по дну Адриатичного моря (105) з виходом на узбережжя Італії (8 км), який було виведено Єврокомісією з-під дії ТЕП ЄС (рис. 7.4).

Після 4,5 років будівництва, газопровід «TANAP – TAP» у листопаді 2019 р. розпочав поставки газу у Європу. Вартість прокладання трубопроводу склала 5 млрд дол.



Рис. 7.4. Газотранспортний коридор «TANAP – TAP»

Кінцевою метою Південного транспортного коридору «TANAP – TAP» є виведення азербайджанського газу на європейський ринок (у Грецію, Албанію та Італію) в обхід Росії,

де до сих пір головні позиції належать «Газпрому» і де він був монополістом.

За даними [84], попит на природний газ у світі зросте з 20,9% у 2010 р. до 22,4% до 2035 р. Попит на нафту в цей же період знизиться з 32,9% до 27,8%. Таким чином, збільшення експорту газу з Азербайджану зменшить падіння доходів країни в реальному секторі і ВВП від експорту нафти.

Газопровід «TANAP – TAP» важливий не тільки для збільшення економічного потенціалу Азербайджану, а й для газової безпеки транзитних країн – Грузії і Туреччини, а також розширює можливості диверсифікації енергопостачань на ринки Південної Європи.

У разі початку роботи двох гілок «Турецького потоку» і газотранспортного коридору «TANAP – TAP», Туреччина стає газовим хабом європейського масштабу і отримує додаткові можливості для реалізації своїх регіональних геополітичних амбіцій!

Україна має зберегти ще наявні транспортні потоки, що проходять нашою територією. Для цього вкрай необхідно негайне проведення глибоких реформ у газовому секторі, сфері енергоспоживання, промислового комплексу та комунальному господарстві.

РОЗДІЛ II

ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 8

ЄВРАЗІЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

- 8.1 Міжнародний транспортний коридор «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА). Його сутність та значення
- 8.2 Проблеми та перспективи розвитку транспортних секторів країн-учасниць ТРАСЕКА
- 8.3 Євразійський нафтотранспортний коридор (ЄАНТК). Можливості участі в ньому України

Глава 8 ЄВРАЗІЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

8.1. Транспортний коридор «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА). Його сутність та значення

ТРАСЕКА (англ. *Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*) – програма міжнародного співробітництва між Європейським союзом і країнами-партнерами з організації транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія». В організаційному плані ТРАСЕКА є міждержавною комісією.

Програму ТРАСЕКА було створено в 1993 р. на основі Брюссельської декларації за участі Азербайджану, Вірменії, Грузії, Казахстану, Киргизії, Таджикистану, Туркменістану та Узбекистану.

8 вересня 1998 р. у м. Баку відбулася Міжнародна Конференція «Відновлення стародавнього Шовкового шляху», на якій було підписано «Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія» (ОМС) разом зі своїми технічними додатками (з міжнародного автомобільного транспорту, щодо міжнародного залізничного транспорту, з митних процедур і обробки документів).

Основну Угоду підписали 12 держав: Республіка Вірменія, Республіка Азербайджан, Республіка Болгарія, Грузія, Республіка Казахстан, Республіка Киргизстан, Республіка Молдова, Румунія, Республіка Таджикистан, Республіка Туркменістан, Республіка

Узбекистан, Україна, Республіка Узбекистан. У 2002 р. до ОМС приєдналася Республіка Туреччина, а в 2009 р. Литовська Республіка отримала статус спостерігача.

Румунія підписала ОМС із застереженням, що Примітка 2 до «Технічного Додатка щодо залізниць» не застосовується для Румунії, тобто:

– Румунія не застосовуватиме «пільгові умови і тарифи до 50 % від повного чинного тарифу на залізничні перевезення вантажів, за винятком чинних у відповідних угодах та договорах пільгових тарифів»;

– Румунія не буде «надавати знижки до 50 % при перевезенні порожніх вагонів на залізничних поромках від повного чинного тарифу».

Застереження до Основної Угоди мали також і Азербайджан і Казахстан [85].

Отже, повноправними сторонами ОМС є 13 країн: чотири країни Європи, три південно-кавказькі, п'ять центрально-азіатських республік і Туреччина, кожна з яких має свою унікальну історію, культуру, мову, політичні та економічні системи [86]. Програма розвивається як самостійна структура, що підтримує розвиток торговельних відносин та інтеграції економік країн-учасниць ТРАСЕКА у світові ринкові перетворення [87].

Головна мета програми полягає в:

– сприянні доступу держав-учасниць до міжнародної мережі автодорожнього, повітряного і залізничного транспорту, а також морського судноплавства;

– збільшенні обсягів міжнародних пасажиро- і вантажо-перевезень;

– забезпеченні безпеки вантажних перевезень і захисті навколишнього середовища;

– гармонізації транспортної та торговельної політики держав-учасниць, включаючи і правові взаємовідносини;

– розвитку економічних відносин, торгівлі і транспортного сполучення в регіонах Європи, Чорного моря, Кавказу, Каспійського моря та Азії;

– створенні рівних умов конкуренції між окремими видами транспорту.

Основний напрямок діяльності програми ТРАСЕКА – розвиток транспортного коридору з Європи в країни Центральної Азії через Чорне море, Кавказ і Каспійське море. Реалізація програми сприяє інтеграції між Європейським союзом і країнами-партнерами програми, більш ефективному розподілу ресурсів між країнами Заходу і Сходу, покращує інвестиційний клімат у країнах, через які буде проходити транспортний коридор, розвиває науку і культуру [88].

Фінансування програми здійснюється Європейським союзом.

Управління програмою здійснюється через міждержавну комісію, а також через постійний секретаріат, який знаходиться в Баку (Азербайджан). У кожній країні є свій «національний секретар ТРАСЕКА» – зазвичай це чиновник національного транспортного відомства, а також своя «національна комісія ТРАСЕКА», головою якої є зазвичай міністр галузевого міністерства або віце-прем'єр уряду [89; 90].

Сьогодні міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА офіційно визнаний провідними міжнародними організаціями одним з природних транзитних мостів, що з'єднують Європу з Азією, так званий «відроджений Шовковий Шлях». Коридор бере свій початок у країнах Східної Європи (Румунія, Болгарія, Молдова, Україна) та перетинає Туреччину. Далі маршрут

проляже через Чорне море до портів Поті і Батумі в Грузії, потім задіє транспортну мережу країн Південного Кавказу, а також Ісламської Республіки Іран, використовуючи наземне сполучення з цим регіоном з Туреччини. З Азербайджану, за допомогою каспійських поромних переправ (Баку – Туркменбаші, Баку – Актау), маршрут ТРАСЕКА виходить на залізничні мережі держав Центральної Азії Туркменістану і Казахстану, транспортні мережі яких пов'язані з напрямками в Узбекистані, Киргизстані, Таджикистані і досягають кордонів з Китаєм і Афганістаном, тоді як з Іраном країни Центральної Азії мають як сухопутне, так і морське сполучення (рис. 8.1).

Цей маршрут більш ніж у два рази коротше відстані за основним трансокеанським напрямком від портів Японії до найбільших західноєвропейських портів.

З технологічної точки зору, програма орієнтується на перевезення вантажу за єдиним для всього маршруту транспортним документом у процесі використання різних видів транспорту.

На всій протяжності коридору ТРАСЕКА ведеться будівництво нових автомобільних і залізних доріг. Споруджуються нові мости, порти та інша транспортна інфраструктура з одночасним відновленням існуючих автодоріг і залізниць, а також з реконструкцією мостів і портів. Розробляється відповідна єдина правова база, і визначаються єдині тарифні правила. Країни ТРАСЕКА приєднуються до міжнародних конвенцій та угод. Створюється транспортна інфраструктура, необхідна для розвитку мультимодального транспорту з одночасною підготовкою відповідних кадрів для професійного здійснення міжнародних перевезень [91].

Теперішній період розвитку МТК обумовлений цілою низкою переваг, які створюють можливості для стабільного

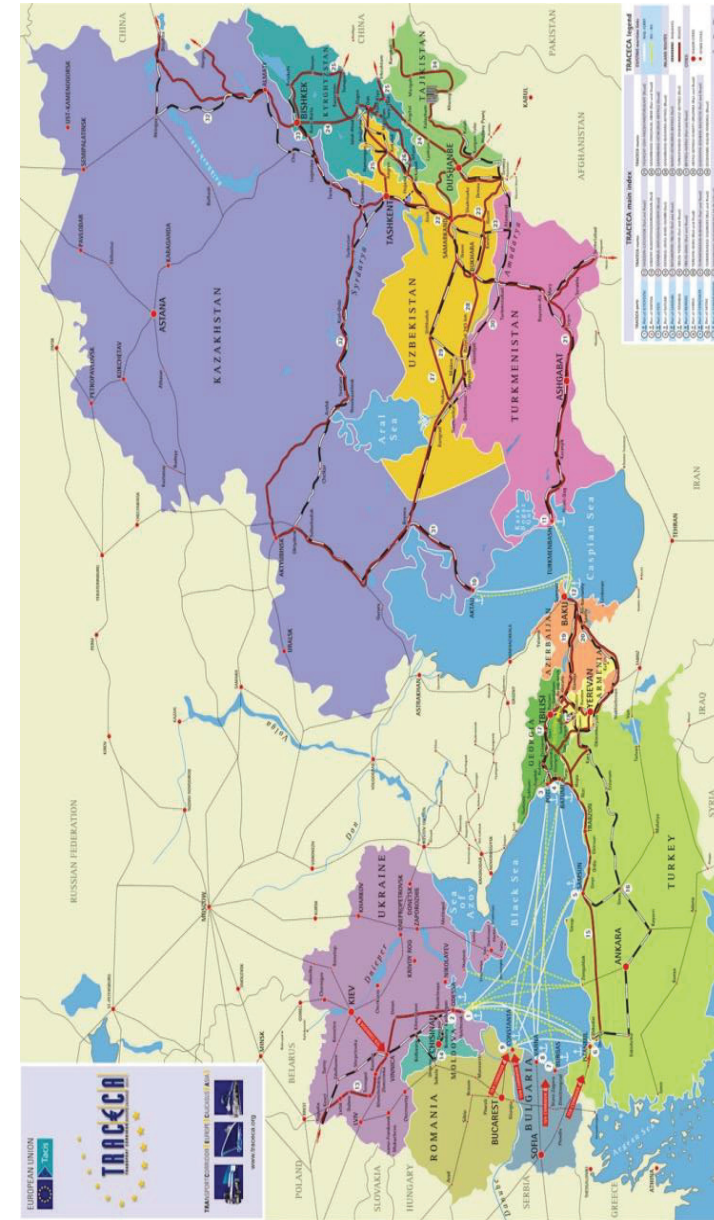


Рис. 8.1. Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА)

розвитку коридору, зокрема нарощування транзитної привабливості маршрутів ТРАСЕКА:

- взаємна зацікавленість у торговому обміні між ЄС і його східними сусідами;
- темпи економічного зростання країн ТРАСЕКА знаходяться вище середнього світового показника і, в поєднанні з проведеною політикою на користь диверсифікації економіки та можливості взаємодоповнюваності в транспортному секторі, створюють сприятливі умови для торгівлі;
- орієнтація провідних економічних суб'єктів ЄС на розміщення виробництв у Далекосхідному регіоні, і, відповідно, тенденція до зміни патернів зовнішніх ланцюгів поставок до Європи та з Європи;
- триває економічне зростання КНР і офіційна політика ЄС, спрямована на усунення центру економічного тяжіння на захід, що поліпшує конкурентну позицію ТРАСЕКА в порівнянні з морськими маршрутами до Європи і переходу до виробництва більш дорогої продукції, що підвищує важливість швидкості і надійності доставки в порівнянні з транспортними витратами;
- успіх експлуатації контейнерних поїздів, таких як «Вікінг», «Зубр»;
- подальший розвиток залізничного сполучення через Грузію і Туреччину до Європи;
- поточна модернізація портових об'єктів на Каспії (Актау, Баку/Алят і Туркменбаши);
- розвиток торгівлі за рахунок усунення наявних бар'єрів [85].

Таким чином, МТК ТРАСЕКА є не тільки програмою взаємодій із системою Транс'європейської транспортної мережі

Європейського союзу, а й інструментом для інтеграції транспортної та торговельної політики країн, що підписали ОМС.

8.2. Проблеми та перспективи розвитку транспортних секторів країн-учасниць ТРАСЕКА

Роль міжнародного транспортного коридору ТРАСЕКА полягає не тільки в забезпеченні безперебійного транспортування вантажів, а й у поліпшенні всієї транспортної інфраструктури країн регіону Великого шовкового шляху, як прийнято називати цей маршрут.

Сторони визнають, що основними цілями щодо подальшого розвитку коридору ТРАСЕКА є [92]:

- зростання ролі і функції коридору ТРАСЕКА в міжнародній торгівлі за межами регіону ТРАСЕКА як важливої альтернативи інших коридорів;
- забезпечення стійкої мультимодальної мережі, що сприяє безперешкодному та безперебійному переміщенню вантажів і пасажирів, повною мірою використовуючи транзитний потенціал коридору;
- заохочення проведення зацікавленими сторонами систематичної оцінки регіональних і міжнародних наслідків національної політики у вирішенні транспортно-логістичних проблем, що сприятиме проведенню переговорів з донорами та МФІ;
- упровадження і максимально широке поширення передового регіонального та міжнародного досвіду, сучасних підходів та інновацій серед усіх зацікавлених кіл у країнах ТРАСЕКА;
- формування оптимальних умов для залучення приватного сектора до створення морських магістралей, міжнародних логістичних центрів і до реалізації комбінованих проєктів;

– визначення пріоритетності інфраструктурних та інших об'єктів з точки зору інвестицій та схем фінансування;

– зміцнення кадрового потенціалу та професійної підготовки.

Для того щоб ТРАСЕКА зблизила транспортні системи регіону необхідно вирішити низку конкретних проблем і, перш за все, це перетин кордонів.

Основними проблемами є: громіздкі експортно-імпорتنі процедури; регуляторне середовище для бізнесу в цілому і корупція під час перетину кордонів.

Тому подальші зусилля ТРАСЕКА повинні бути спрямовані на здійснення заходів щодо усунення перешкод для торгівлі та транспорту. Необхідно сконцентрувати увагу на впровадженні більш сприятливих для бізнесу процедур і правил, боротьбі з корупцією, а також усунення причин надмірної вартості і затримок, пов'язаних з міжнародними перевезеннями.

Також сторони мають докласти зусиль для забезпечення надання конкурентоспроможних послуг далекомагістральних перевезень по коридору ТРАСЕКА з урахуванням розвитку торгівлі між Центральною Азією, зокрема, західними та центральними регіонами Китаю, Заходом (Європа і Туреччина, включаючи маршрути, що ведуть на Близький Схід і в Середземноморський регіон).

Значущим аспектом у подальшому розвитку коридору є інвестиції в інфраструктуру і технології з урахуванням вартісних і екологічних переваг залізничного і морського транспорту в порівнянні з автомобільним і повітряним; необхідність модернізації пунктів перетину кордону, розвитку логістики та інтермодальних об'єктів [93].

Водночас, країнам ТРАСЕКА доведеться протистояти загрозам конкуренції з боку морських шляхів між Азією і Європою з експлуатацією більших і енергоефективних судів; конкуренцією Транссибірської магістралі, з урахуванням значних інвестицій в поліпшення сервісу і комерційного маркетингу.

Тому необхідно прискорити темпи проведення реформ у всіх секторах транспорту.

Для досягнення зазначених цілей, Стратегія і Майстер-план ТРАСЕКА пропонують ряд заходів, структурованих за такими розділами [93]:

- Інституційні та правові бар'єри для транспорту і міжнародної торгівлі.
- Морські магістралі, залізнично-поромне сполучення і морські маршрути.
- Залізничний сектор.
- Автодорожній сектор.
- Внутрішні водні шляхи.
- Повітряні перевезення.
- Зв'язки з внутрішніми районами, мультимодальні та логістичні можливості.

Кожен із розділів розглядається через призму низки факторів.

1. Поліпшення правового середовища

Країнам-членам необхідно усунути перешкоди, обумовлені їх нормативно-правовим середовищем і домогтися ефективного виконання прийнятих законодавчих норм. Прийняття однакових норм, відповідних міжнародній практиці, відображених у митних кодексах, і подальше впровадження цих норм у підзаконних актах, дозволить значно полегшити здійснення транзитних перевезень протягом усього МТК.

Розробка і впровадження документа змішаного перевезення, за умови ратифікації всіма країнами ТРАСЕКА Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА, дозволить поліпшити здійснення перевезень на всій протяжності коридору.

Ефективне впровадження концепції «єдиного вікна» дозволить забезпечити належний рівень співпраці розділених адміністрацій та установ країн.

Введення в усіх країнах ТРАСЕКА попереднього електронного декларування зажадає значних ресурсів, проте сприятиме значному скороченню часу перетину пунктів пропуску, що, у свою чергу, послужить суттєвою конкурентною перевагою.

2. Заходи щодо подальшого розвитку залізничного сектора

Залізниці країн ТРАСЕКА повинні прагнути до того, щоб у повній мірі використовувати логістичні рішення або надавати послуги з доставки вантажів за принципом «від дверей до дверей» і» точно в строк «як того вимагають клієнти. Незважаючи на те, що всі держави-члени ТРАСЕКА вживають заходів в напрямку реформування їх залізничної галузі, темпи і масштаби реформ у різних країнах відрізняються. Деякі країни зосереджені на реструктуризації і частковій приватизації інфраструктури (наприклад, контейнерних терміналів у Вірменії, Грузії та Казахстані), інші концентруються на рухомому складі (як у Казахстані та Україні). Необхідно прискорити темпи лібералізації доступу до залізничної інфраструктури, провести або завершити реформи, спрямовані на поділ, у рамках національних залізничних компаній, управління інфраструктурою, з одного боку, і вантажопасажирських операцій, з іншого боку. Країнам ТРАСЕКА належить підвищити рівень інвестицій

в залізничні дороги, у тому числі охоплюючи проблему відсутніх ланок, необхідність оновлення рухомого складу, електрифікацію, збільшення швидкості вантажних поїздів, забезпечення безпеки перевезень, скорочення часу в дорозі.

Відновлення і розвиток залізничної інфраструктури вимагає комп'ютеризації сектора, розвитку інформаційних систем і впровадження ресурсозберігаючих технологій. Реконструкції об'єктів електропостачання та електрифікації відводиться значне місце в інфраструктурних потребах.

Особливу увагу треба звернути на дії щодо налагодження автоматизованої системи відстеження, яка дозволяла б користувачам миттєво визначати місце розташування своїх вантажів (GPS-трекери).

У всіх країнах ТРАСЕКА (за винятком Туреччини) обсяги залізничних перевезень перевищують обсяги автомобільних перевезень. Це частково пов'язано з розвиненою залізничною мережею, яка є частиною радянської спадщини, а почасти – з характером далекомагістральних вантажних перевезень усередині регіону та транзитних перевезень, для яких характерне переважання масових вантажів. Спостерігається зростаючий інтерес до контейнеризації, що сприяє розвитку інтермодальної транспортної системи.

Метою рекомендацій, орієнтованих на контейнерні та придатні для контейнеризації вантажі, на розширення і модернізацію інтермодальних і логістичних об'єктів і послуг, є забезпечення безперебійного транскордонного та інтермодального вантажного трафіка по всьому регіону. Ці дії повинні бути сконцентровані на забезпеченні короткого і абсолютно надійного часу транзиту, що вимагає тісної співпраці між усіма країнами ТРАСЕКА.

3. Завдання країн ТРАСЕКА для морського сектора

Провізна спроможність флоту сьогодні є достатньою, проте може утворитися дефіцит місткості контейнеровозів, якщо контейнеризація буде і далі розвиватися відповідно до очікувань і попиту.

Країнам необхідно стандартизувати портові операції для розвитку сектора морських перевезень. Національні регуляторні документи необхідно доопрацювати з урахуванням економічної глобалізації та зростання популярності концепції ланцюгів поставок. Доцільно перерозподілити ролі приватного сектора і держави, представленого державними компаніями та державними монополіями. Для подолання організаційних та адміністративних бар'єрів, що стримують розвиток сектора, країнам ТРАСЕКА належить активізувати діалог на національному та регіональному рівні, що дозволить зацікавленим сторонам спільно вирішувати питання, які становлять спільний інтерес. Специфіка коридору, де залізничні пороми використовуються для подолання значних морських відстаней на Каспійському і Чорному морях, визначає необхідність здійснення дій щодо оновлення флоту, забезпечення сталого розкладу, стандартизації операційних вимог і однакового підходу у тарифній політиці.

В Україні необхідно подолати дефіцит сортувальних можливостей в порту Одеса і налагодити швидке, надійне і конкурентоспроможне залізничне сполучення, як з іншими областями країни, так і з її закордонними сусідами.

4. Завдання автодорожнього сектора країн ТРАСЕКА

Близько 10% від загальної протяжності дорожньої мережі в країнах ТРАСЕКА доводиться на мережу міжнародних доріг або основні магістралі. Менше 20% основної мережі представлені

двосмуговими дорогами, в основному в Центральній Азії, а 43% з них припадає на коридор ТРАСЕКА. Середня щільність автодоріг у перерахунку на 1000 жителів є зіставною з показниками розвинутих країн, проте нижче за показник щільності на 1000 кв. км. Обсяг вантажних перевезень по території коридору ТРАСЕКА має стабільне зростання в середньому на 9% щорічно, пасажирських – близько 5%. Найбільшу проблему становить дефіцит належного техобслуговування доріг. Одним з інструментів вирішення цієї проблеми є залучення приватного сектора до змісту об'єктів дорожнього господарства. Країнам необхідно вирішити два основні завдання в цьому напрямку:

- збільшення ресурсів, які виділяються для утримання дорожнього сектора;
- модернізація та реорганізація державних підприємств, що відповідають за управління мережею автомобільних доріг.

Для створення і підтримки відповідної дорожньої інфраструктури країнам необхідна наявність ефективної національної політики, а також і узгоджених дій на міжнародному рівні. Важливими завданнями для урядів країн ТРАСЕКА є визначення потреб в інвестиційних ресурсах і пошук джерел фінансування для модернізації зношеної інфраструктури. Зокрема, створення привабливої правової бази для інвесторів, прозорі правові норми сприятимуть залученню фінансування для покриття потреб дорожньої галузі.

5. Розвиток внутрішніх водних шляхів

Для коридору ТРАСЕКА річки Дніпро і Дунай, як внутрішні водні шляхи України, являють собою основну частину мережі європейських внутрішніх водних шляхів. Дніпро, будучи міжнародним внутрішнім водним шляхом категорії «Е», відкритий для заходження іноземних суден, що дозволяє забезпечити

оптимальний розподіл транспортних потоків з Центральної та Східної Європи в напрямку портів Чорного моря. Створення необхідної відповідної логістичної інфраструктури та поліпшення умов для судноплавства дозволить грати важливу роль у логістичних ланцюгах, поєднуючи Дунай, Чорне і Середземне моря. Для цього необхідно скорочення витрат на наземні перевезення, забезпечення перевезень контейнерів на баржах за надійним регулярним розкладом, що дасть прекрасну можливість змінення вантажопотоків з одного виду транспорту на інший. Дунай перетинає території 10 країн з різними культурами, політичними системами, а іноді суперечливими інтересами і політиками, і є життєво важливою торговою ланкою між Східною і Західною Європою. Найважливішими завданнями країн ТРАСЕКА Дунайського басейну вважаються: зниження транспортних витрат прибережної зони, орієнтація на мультимодальні частки ринку, зусилля з надання послуг відповідно до того рівня і обсягу, що надають сучасні морські порти, ефективний маркетинг і застосування сучасних технологій та інновацій.

6. Максимальне використання повітряних перевезень

Країнам ТРАСЕКА по всій території повітряного коридору необхідно застосувати практику «відкритого неба», забезпечивши справедливу конкуренцію і надаючи комплекс послуг більш високої якості для споживачів.

Зокрема, країни повинні здійснити і продовжити правові реформи щодо забезпечення вільного доступу до ринку повітряних перевезень, реструктуризації власності, залучаючи приватний капітал до перевезень і операційної наземної діяльності.

7. Логістика, мультимодальні перевезення і зв'язок між мережею коридору і внутрішніми районами в регіоні ТРАСЕКА

обумовлені існуючою інфраструктурою або інфраструктурою, що розвивається, у тому числі розташуванням основних логістичних центрів, які покликані сприяти розвитку логістичних ланцюжків і підвищення привабливості коридору ТРАСЕКА.

Цей сегмент потребує розвитку інституційних і правових умов, необхідних для підтримки інвестицій приватного сектора і функціонування логістики і мультимодальних об'єктів. Подальший розвиток цього компонента залежить від інтеграції країн-членів ТРАСЕКА у світову економіку, розвитку сектора спеціалізованої логістики, що пропонує послуги світового класу, які будуть сприяти розвитку регіональної економіки.

Країни ТРАСЕКА повинні створювати у себе логістичні центри, підключені, як мінімум, до двох видів транспорту, що дозволить скоротити вантажно-розвантажувальні операції та, таким чином, підвищити зберігання і безпеку, зменшити збитки і втрати, забезпечити більш швидку доставку вантажів. Зниження витрат в інтермодальному транспортному ланцюжку є ключовою перевагою в процесі внутрішньоконтинентального транспортування [93].

На сьогодні країни-учасниці ТРАСЕКА володіють розгалуженими транспортними мережами і морськими портами міжнародного значення, що мають великі пропускні можливості. Це означає, що для розвитку транзитних перевезень країнам ТРАСЕКА не потрібно створювати нові внутрішні коридори або додаткові транспортні переходи в суміжні країни. Якби політичні або економічні зміни не відбувалися, коридор ТРАСЕКА залишається довготривалим стабілізуючим фактором, який може навіть пом'якшувати протиріччя, що виникають між країнами-учасницями.

Стратегія щодо розвитку міжнародного транспортного коридору Європа–Кавказ–Азія на період 2016–2026 рр. була затверджена за підсумками 12-го засідання Міжурядової комісії ТРАСЕКА, що відбулося в Одесі 1 червня 2016 року. Стратегія передбачає забезпечення стійкої мультимодальної мережі, що сприяє безперешкодному та безперервному руху вантажів, повною мірою використовуючи транзитний потенціал коридору, збільшення ролі і функції коридору ТРАСЕКА в якості важливої альтернативи іншим міжнародним транспортним коридорам.

Роль ТРАСЕКА в розвитку міжнародного транспортного сполучення України можна визначити так:

- платформа для проведення транспортної політики узгодженої з ЄС і країнами ТРАСЕКА;
- забезпечення транспортного сполучення України по Чорному морю з країнами ТРАСЕКА – Румунією, Болгарією, Грузією і Туреччиною;
- залізничне і автомобільне транспортне сполучення з країнами ТРАСЕКА Молдовою і Румунією, а також країнами сусідами-членами ЄС;
- продовження загальноєвропейських транспортних коридорів №№ 3, 5, 7 і 9, які закінчуються на території України, до Кавказу, Туреччини і Центральної Азії;
- розвиток транспортного сполучення Чорне море – Балтійське море;
- отримання технічної допомоги ЄС в рамках програми ТРАСЕКА для вирішення проблем розвитку інфраструктури, гармонізації законодавчої та нормативної бази транспорту, підвищення кваліфікації персоналу;
- інтеграція в Транс'європейські транспортні мережі.

Усі країни коридору так чи інакше зацікавлені в його розвитку. Так, Білорусь уже активно включилася в роботу щодо реалізації проекту економічного поясу Великого Шовкового шляху, у рамках якого планується здійснити декілька транспортних, логістичних, інфраструктурних проектів. У ході реалізації даного проекту створено білорусько-китайський індустриальний парк «Великий камінь», як найважливішу складову економічного поясу Шовкового шляху. У зоні інтересів України знаходяться також поромні перевезення по Чорному морю, які зв'язують Україну з Кавказом, що сприяє розвитку залізничного та автомобільного сполучення портів із західним кордоном України.

Крім самих учасників ТРАСЕКА, до прихильників розвитку даного МТК можна віднести ЄС і США, а також такі країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, як Китай, Японію, Республіку Корею.

На думку багатьох експертів [94], функціонування транспортного коридору тільки в напрямку «схід – захід» не є повноцінним без його доповнення аналогічним коридором «північ – південь». Основою для такого об'єднання і створення багатовекторної інтегрованої комунікаційної системи, що проходить через Каспійський регіон і Кавказ, міг би стати проект «Трансазіатська залізнична магістраль» (Trans-Asian Railway – TAR; «ТАЖМ»), а саме його центральний коридор (рис. 8.2).

У цілому розвиток трансконтинентальних комунікацій є, безумовно, позитивним фактором, який сприяє економічному відродженню Прикаспійських держав, України та їх інтеграції на взаємовигідній основі, підвищенню безпеки і стабільності в регіонах.

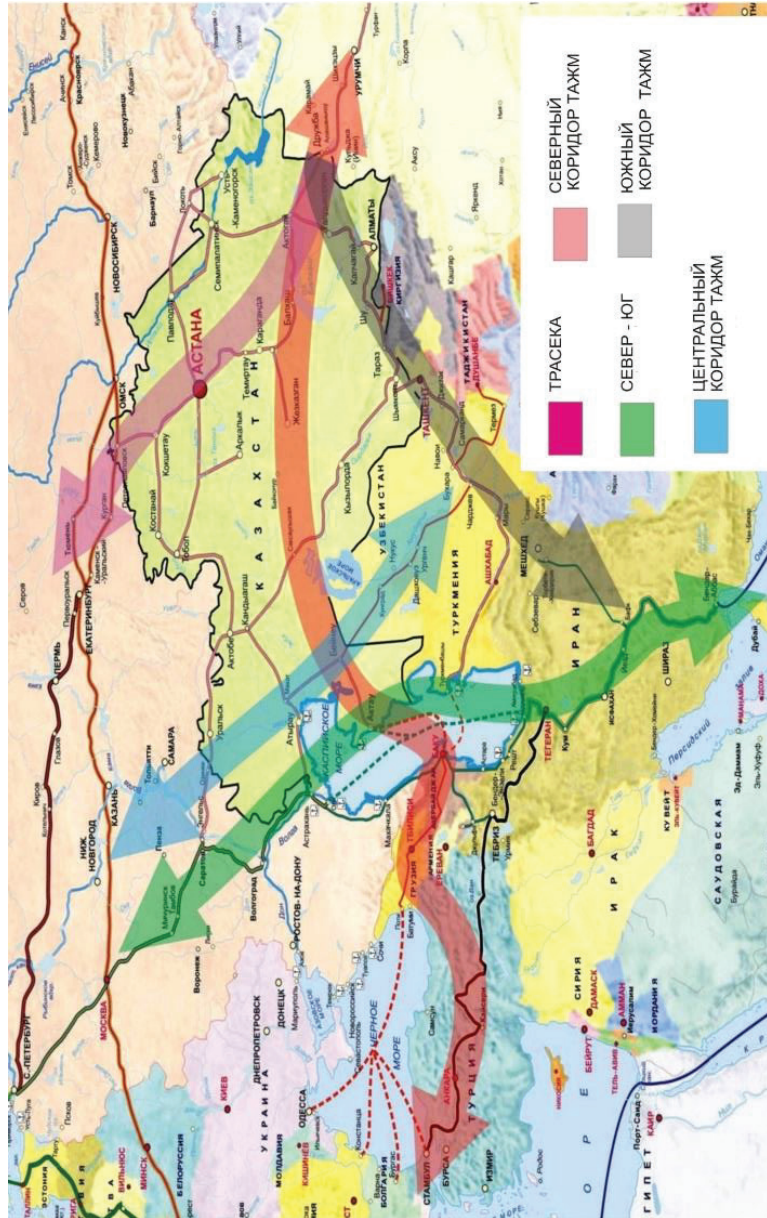


Рис. 8.2. Схема проходження МТК «Транскаспійська залізнична магістраль» («ТАЖМ»)

8.3. Євразійський нафтотранспортний коридор (ЄАНТК). Можливості участі в ньому України

На Міжнародній конференції в Баку в 1998 р. була укладена основна багатостороння угода про міжнародний транспорт з розвитку Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК). Проект створення ЄАНТК є одним із стратегічно важливих проектів, спрямованих на диверсифікацію джерел і маршрутів постачання нафти з каспійського регіону в Україну та її транзиту до ЄС (рис. 8.3).



Рис. 8.3. Схема проходження Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК)

ЄАНТК може бути ефективним у разі залучення до його реалізації інвестиційних ресурсів нафтогазових компаній – власників нафти каспійського регіону та активних операторів на ринку

в Європі. Інтерес уже виявила група польських компаній «Golden Gates», а також декілька провідних нафтових та фінансових компаній США. Українською частиною проєкту ЄАНТК передбачено створення танкерного флоту, нафтоперевантажувального комплексу (терміналу) і трубопроводу. Також були підписані і 4 додаткові технічні документи з міжнародного торгового судноплавства, міжнародного залізничного транспорту, міжнародного автомобільного транспорту, митних процедур та обробки документів.

Дія угоди спочатку була розрахована на 10 років. Положеннями угоди регулювались міжнародні вантажі і транспортні перевезення між країнами, а також транзитні перевезення через територію країн-учасниць.

Мета угоди – сприяти доступу до міжнародного ринку автомобільного, повітряного та залізничного транспорту і торговельного судноплавства; сприяти міжнародним перевезенням вантажів, пасажирів і міжнародному транспортуванню нафти і газу, безпеки руху, збереженості вантажів, охорони навколишнього середовища.

Преваги ЄАНТК полягають у тому, що:

– *по-перше*, використання його, як найкоротшого шляху між Чорним морем і Балтикою, дасть змогу зменшити витрати на транспортування нафти на 8–9 дол. США за тонну;

– *по-друге*, це маршрут, який проходить через сейсмічно безпечні регіони;

– *по-третє*, один із комплексів уже реально існує. Це – термінал під Одесою і єднальний нафтопровід Одеса – Броди – кордон України з Польщею;

– *по-четверте*, український маршрут передбачає збереження якості прикаспійської нафти і переробку її на шляху транспортування до споживачів.

Сторони зобов'язалися гармонізувати транспортну політику, а також правові рамки у сфері транспорту, створювати рівні умови конкуренції між окремими видами транспорту.

Кожна сторона надає іншим право транзиту по своїй території міжнародних транспортних засобів, вантажів та пасажирів. Тарифи за послуги забезпечення транспортних перевезень будуть установлюватися на пільгових умовах. Узгодження пільгових умов і тарифів буде взаємним між учасниками угоди [95].

У міжнародному нафтотранспортному коридорі ЄАНТК почала діяти перша ділянка в рамках поромної переправи Чорноморськ – Поті, про що свідчить міжурядова угода між Україною, Грузією та Азербайджаном, підписана в середині грудня 1996 р. Ця поромна переправа має зримі перспективи розвитку: у рамках програми ТРАСЕКА буде надано кредит на реконструкцію залізничного комплексу в Чорноморську та будівництво комплексу в Поті.

Найважливішим моментом створення нафтотранспортного коридору ЄАНТК для України є вирішення питання про маршрути поставки каспійської нафти [95]. Створюються об'єктивні передумови для прокладання кількох маршрутів її транспортування та диверсифікації.

Одним з них може стати українсько-польський комплекс. Це, по суті, природне продовження західного маршруту Баку – Супса.

Реальним інструментом декларованої диверсифікації повинен був стати, побудований в 2001 р., з'єднувальний нафтопровід Одеса – Броди, довжиною 675 км і продовження його будівництва на 500 км до Плоцька (і Гданська) з метою перекачування 9–14,5 млн т нафти в рік, а також нафтотермінал

«Південний» у районі Одеси, потужністю 18 млн т нафти в рік, як завершення будівництва ЄАНТК в європейській частині (рис. 8.4).



Рис. 8.4. Нафтопровід Одеса – Броди – Плоцьк

Євросоюз в опублікованій енергетичній стратегії, так званої «Зеленої книги», чітко записав, що Одеса – Броди – один з пріоритетів Європи, тому що він сприятиме створенню ЄАНТК на базі цього нафтопроводу.

Потенційними споживачами нафтопроводу Одеса – Броди повинні були з'явитися 15 НПЗ в Україні, Словаччині, Чехії, Польщі, а в перспективі – в Німеччині, Австрії та інших країнах, зацікавлених саме в «легкій» каспійській нафті. Ці заводи працювали на високосернистій «важкій» російській нафті і знаходилися перед вибором: або інвестувати гроші в технологію, що дозволяє поз-

бавиться від сірки, або включати в переробку «легку» малосернисту каспійську нафту.

Однак, як тільки загальні нафтотранзитні потужності збільшилися, обсяг транзиту нафти різко скоротився. Якщо в 2001 р. через українські труби перекачали 63,6 млн т нафти, то в 2003 і 2005 рр. – відповідно 33,2 і 31,3 млн т. У 2008 році обсяг транзиту склав 32,8 млн т [96, с. 232].

Головною помилкою в процесі створення нафтопроводу Одеса – Броди стало те, що до будівництва цієї труби приступили, не підписавши жодного офіційного договору з прикаспійськими нафтовиками про постачання видобутої нафти в Європу, тоді як задуманий для цих же цілей трубопровід Баку – Тбілісі – Джейхан почали будувати, лише законтрактувавши необхідні обсяги нафти.

У 2003 р. загальне завантаження нафтопровідної системи країни склала 52,5%. Маршрут Одеса – Броди, який все ще не використовується, «резервує» 14,5 млн т нафти в рік, а у міжнародного нафтотерміналу (МНТ) «Південний» є нереалізований запас в 16 млн т. Поставки російської нафти на цей нафтотермінал, що почалися в 2003 р., зменшилися через інтенсивну експлуатацію Балтійської трубопровідної системи (БТС) і переорієнтацію потоків російської нафти в Європу в обхід України. У 2006 р. в «Південний» прокачали всього 6 млн т. нафти.

На сьогоднішній день на міжурядовому рівні досі не підписано рамкові угоди і контракти на транспортування каспійської нафти по нафтопроводу Одеса – Броди в аверсному режимі в напрямку чеських і польських НПЗ по нафтопроводу «Дружба». Тому, як альтернативу використання МНТ «Південний», з липня 2004 р. впроваджено реверсне транспортування нафти в напрямку Броди – Одеса. У зв'язку з цим Туреччина звернулася

до України з проханням відмовитися від реверсного варіанта, оскільки це різко збільшить кількість танкерів у протоці Босфор і створить небезпечну екологічну ситуацію.

Участь Казахстану могло б зробити більш реальним використання Одеса – Броди в аверсному режимі і будівництво його продовження до Плоцька і Гданська (на добудову необхідно 0,5–1 млрд дол.), який не добудовується через відсутність гарантованих обсягів транспортування каспійської нафти.

Однак Казахстан офіційно заявив про бажання приєднатися до будівництва нафтопроводу Бургас – Александрополіс разом з Росією, Грецією і Болгарією, метою якого є доставка каспійської нафти з Чорного моря через Новоросійськ у Середземне море, минаючи вузькі перевантажені чорноморські протоки Босфор і Дарданелли. Крім цього, Казахстан підтвердив договір з РФ про збільшення постачань нафтопроводом Тенгіз – Новоросійськ з 32 до 67 млн тонн у рік. У цьому випадку заповнення нафтопроводу Бургас – Александрополіс стане реальним, на відміну від нафтопроводу Одеса – Броди.

Сьогодні ж практично вся нафта, що експортується з Казахстану, йде через Новоросійськ, Босфор і Дарданелли, а також через нафтопровід «Дружба» і Балтійські трубопровідні системи, а з Азербайджану через нафтопровід Баку – Тбілісі – Джейхан (див. рис. 8.4).

Перепоною на шляху каспійської нафти в Україну також є інтереси казахстанських і азербайджанських нафтовиків і нафтотранспортників. Азербайджанська нафта достатньо забезпечена транспортними маршрутами (табл. 8.1).

Потужності введеного в 2005 р. в експлуатацію нафтопроводу Баку – Тбілісі – Джейхан (50 млн т) дозволяють прокачувати в три рази більше нафти, ніж видобувається в країні (15,6 млн т).

Таблиця 8.1

Пропускна здатність експортних маршрутів нафти, млн. т у рік

Пропускна здатність казахстанської нафти		Пропускна здатність азербайджанської нафти	
Маршрут	Потужність	Маршрут	Потужність
Каспійський трубопровідний консорціум (КТК)	28,2	Баку – Тбілісі – Джейхан (БТД)	50,0
Актау – Баку	30,0	Баку – Новоросійськ	6,0
Атирау – Самара	15,0	Баку – Супса	6,0
Кінкіяк – Орськ	7,0		
Махачкала – Новоросійськ	3,5		
Всього	53,7	Всього	62,0

Джерело: [96, с. 234]

Крім того, майже вся видобута в Азербайджані нафта належить транснаціональним нафтовим компаніям і вже включена в довготривалі плани переробки на НПЗ у Франції, Італії, Іспанії, які їм належать.

Іракська нафта – найдорожча з розглянутих. Вона оптимальна для НПЗ з глибокою переробкою (вихід світлих продуктів – 90 % і більше), а значить, на неї є безліч претендентів з числа платоспроможних споживачів в Європі і США. Транспортувати її в Україну сьогодні більш ніж важко: з Джейхану її танкерами доведеться доставляти в Одесу, огинаючи півострів Мала Азія і протискуючись через Дарданелли і Босфор у протилежному основному транспортному потоку напрямку. Уникнути цього можна, якщо буде реалізований давній проект з будівництва нафтопроводу Джейхан – Самсун, вартістю 700 млн доларів.

У квітні 2016 р. в Баку було підписано угоду про створення Міжнародного транскаспійського транспортного консорціуму між залізничними відомствами Азербайджану, Грузії і Казахстану.

Розбудова та експлуатація ЄАНТК є пріоритетним напрямом міжнародної економічної діяльності України. Прогнозоване на найближчі 20 років зростання попиту на енергоресурси та посилення залежності основних енергоспоживаючих регіонів від імпортованих енергоносіїв вимагає прискорення інтеграційних процесів, зорієнтованих на об'єднання енергетичних потенціалів країн у масштабі євразійського континенту, посилення ролі України як енерготранзитної держави.

Серед тенденцій, які матимуть тривалий вплив на розвиток енерготранзитного потенціалу України, – лібералізація європейського енергетичного ринку та забезпечення енергетичної безпеки європейських країн, зростання обсягів видобутку енергетичних ресурсів у Каспійському регіоні та Росії, створення та розвиток додаткових маршрутів транспортування енергоносіїв на євразійському просторі, зокрема з метою розв'язання проблем Босфору. Зазначені тенденції сприятимуть посиленню конкуренції країн за право контролювати джерела енергії та шляхи їх транспортування.

Міжнародне співробітництво України у сфері транспортування енергоносіїв має бути спрямоване на [97, с. 315]:

- збереження та посилення ролі України як транзитної держави;
- забезпечення недискримінаційного доступу до енергоресурсів та ринків їх збуту;
- створення умов для залучення інвестиційних ресурсів і новітніх технологій у нафтогазову сферу на визнаних міжнародно-правових засадах;
- перекидання частини транзиту каспійської нафти, що має ринок збуту в Центральній та Західній Європі, через ЄАНТК;
- створення передумов для інтеграції нафто- та газотранспортної систем держави в загальноєвропейську систему

і диверсифікації постачання енергоносіїв в Україну та до інших європейських країн.

Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут ЄАНТК буде проходити з Китаю через територію Казахстану, Азербайджану, Грузії і далі через Туреччину і Україну – в Європу.

Важливе значення для забезпечення енергетичної безпеки України та європейських держав має міжнародне співробітництво в рамках Договору до Енергетичної Хартії (ДЕХ). Розширення міжнародних транспортних коридорів на захід (МТК № 5 до Лісабону) та територією України на схід до транспортних коридорів Транссибу, дозволяє створити в перспективі єдиний транспортний простір, що охопить весь євразійський континент.

РОЗДІЛ II

ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

ГЛАВА 9

КОНЦЕПЦІЯ КИТАЮ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

- 9.1 Економічні передумови розвитку Китаю на рубежі століть
- 9.2 Концепція відродження «Великого шовкового шляху» – «Один пояс, один шлях» (OBOR)
- 9.3 Значення китайської стратегії «Один пояс, один шлях» (OBOR) для Європи
- 9.4 Перспективи розвитку транспортних комунікацій на теренах Євразії
- 9.5 Китайсько-африканське співробітництво в рамках OBOR
- 9.6 Перспективи України щодо участі в OBOR

Глава 9 КОНЦЕПЦІЯ КИТАЮ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

9.1. Економічні передумови розвитку Китаю на рубежі століть

У 60-х роках ХХ ст. Китай був бідною аграрною країною, яка в результаті невдалої сільськогосподарської колективізації («політика народних комун») пережила масштабний голод. Провал у політиці індустріалізації «Великого стрибка» був обумовлений низьким рівнем кваліфікації робітників, відсутністю технологій і необхідної інфраструктури для масштабного виробництва сталі і чавуну в домашніх умовах. Кампанія «Нехай розцвітають сто квітів», проведена Мао Цзедунем, вилася в жорстке переслідування інакомислячих, а «культурна революція» стала фатальною кровопролиттям. Кількість жертв, за різними оцінками, становила від 30 до 56 млн чоловік [98; 99]. Це найбільша втрата населення в мирний час в історії людства.

Економіка Китаю почала зростати завдяки реформам Ден Сяопіна в 1970-х роках. Першочерговим завданням стало розвиток промисловості. З 1979 р. Китай активно залучав іноземні інвестиції для модернізації і створення промислових підприємств. Для іноземних компаній були створені особливі економічні зони (Шеньчжень, Шікоу, Чжухай), відкрито 14 нових міст і портів, у яких діяли спеціальні обмінні валютні пункти для інвесторів. Поступово економіка Китаю стала менше

залежати від сільського господарства, взявши курс на промислове виробництво [100].

Шлях Китаю в здійсненні *політики реформ і відкритості* за період 1978–2018 рр. був аж ніяк непростий: від села до міста, від експериментального до фактичного просування, від реформування економічної системи до всебічних глибоких змін. У результаті плідних перетворень Китай став другою економікою у світі.

Найголовнішим і значним, що дала Китаю політика реформ і відкритості, є збільшення ступеня свободи людей. Саме завдяки тому, що з'явилася свобода і визнання систематизації постійного прогресу, у людей є можливість продемонструвати свій творчий потенціал, а також здійснити стрімкий розвиток в економічній сфері. З тих пір, як КНР зробила великий ривок від «епохи в ногу з часом» до «епохи лідерства», китайська нація демонструє великий зліт від «становлення на ноги» і «багатства» до «посилення».

Китай відкриває двері для будівництва, на основі ідеології переваги розвиває міждержавні відносини, вивчає всі передові технології у світі для власного розвитку.

Друга революція в Китаї, у вигляді *політики реформ і відкритості*, не тільки глибоко змінила країну, а й зробила серйозний вплив на світ, поставивши КНР і світ на шлях спільного розвитку.

Необхідно зазначити, що з початком політики реформ і відкритості в 1978 р. обсяг ВВП КНР становив усього лише 367,9 млрд юанів, що еквівалентно 54,82 млрд дол., а у 2017 р. ВВП (номінальний) вже досяг 82,71 трлн юанів, що, відповідно, еквівалентно 12,2 трлн дол. США.

Ставши другою економікою у світі, частка КНР в питомій вазі світової економіки зросла з 1,8 % в 1978 р. до 16 % в 2017 р., і за цим показником Китай поступається лише США. Середньорічне

номінальне зростання ВВП за період з 1978 по 2017 рр. досяг 14,5 %, а з урахуванням темпів інфляції в 4,8 %, середньорічний фактичний ріст ВВП за вказаний період становив 9,7 %.

Стрімко відбувається індустріалізація в Китаї, раціоналізуються структури первинного, вторинного і третинного секторів економіки, а сфера послуг поступово займає лідируюче положення. У 2017 р. пропорції трьох секторів економіки склали, відповідно, 7,9 %, 40,5 % і 51,6 %. Зростання сфери послуг перевищив сукупний показник збільшення первинного і вторинного секторів, ставши основною силою зростання економіки Китаю.

Протягом сорока років Китай постійно дотримувався зовнішньої відкритості та шляху розвитку на базі активної інтеграції в економічну глобалізацію. На тлі серйозних бар'єрів, з якими стикається економічна глобалізація, КНР просуває двосторонню і багатосторонню торгівлю, а також розвиває інвестиції.

У 1978 р. зовнішньоторговельний оборот Китаю становив 35,5 млрд юанів (що еквівалентно 5,28 млрд дол. США), а в 2017 р., згідно зі статистичними даними Головного митного управління КНР, загальний обсяг імпорту та експорту країни досяг 27,79 трлн юанів (4,14 трлн дол. США), що в 783 рази більше, ніж в 1978 р. Зокрема, обсяг імпорту з 18,74 млрд юанів у 1978 р. (2,78 млрд дол.) збільшився до 15,33 трлн юанів в 2017 р. (2,29 трлн дол.); обсяг експорту – з 16,76 млрд юанів у 1978 р. (2,50 млрд дол. США) виріс до 12,46 трлн юанів у 2017 р. (1,86 трлн дол. США) [101]. Згідно зі статистичними даними, з 2011 по 2016 рр. частка зовнішньої торгівлі товарами і послугами Китаю виросла з 8,4 % до 9,7 %. Очевидно, що стрімкий розвиток зовнішньої торгівлі КНР вносить усе більший внесок у процвітання міжнародного ринку цієї країни. Зокрема, після початку світової фінансової кризи в 2008 р., під впливом несприятливого

економічного розвитку, показник зростання глобальної торгівлі протягом тривалого часу був на низькому рівні, порівняно стабільне зростання зовнішньої торгівлі КНР вніс чималий внесок у розвиток глобальної торгівлі.

У квітні 2018 р. Світова Організація Торгівлі опублікувала річний торговий звіт, згідно з яким Китай продовжувала займати 1-е місце у світі з експорту товарів, з часткою в 12,8 % у світі. За обсягом імпорту продукції КНР поступається лише США і знаходиться на другому місці у світі.

Економічне зростання протягом 40 років здійснення політики реформ і відкритості, дійсно, можна назвати дивом (рис. 9.1). Як зазначає Лінь Іфу, «Таких високих темпів зростання такий тривалий час не було в історії людства» [102].

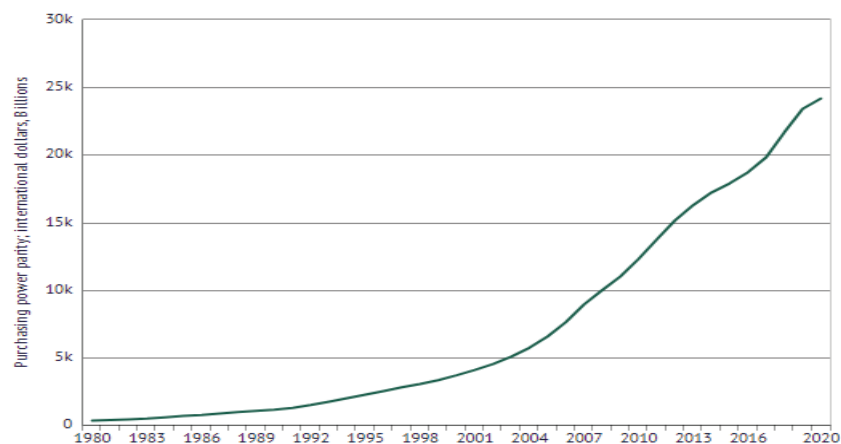


Рис. 9.1. Динаміка ВВП Китаю за паритетом купівельної спроможності (ПКС), 1980–2020 рр., млрд дол. [103]

Однак, економічний розвиток не тільки включає в себе показники зростання економіки. Необхідно також враховувати

соціальну складову реформ. У 1978 р. рівень ВВП на душу населення Китаю становив 381 юанів (56,78 дол. США) або 2/3 від ВВП на душу населення (тоді КНР була країною з низьким доходом). У 2017 р. ВВП на душу населення Китаю виріс до 59660 юанів (8935 дол.), і країна ввійшла в число країн із середнім доходом і вище. Очевидно, що економічне зростання пояснюється динамічним розвитком економіки Китаю. За роки втілення в життя політики реформ і відкритості понад 700 млн китайців вийшли зі стану бідності. Дані про стрімкий розвиток китайської економіки наведені у зведеній таблиці 9.1.

Таблиця 9.1

Показники розвитку економіки Китаю за період політики реформ і відкритості

Показники	Роки	
	1978	2017
Обсяг номінального ВВП	54,82 млрд дол.	12,2 трлн дол.
Середньорічне номінальне зростання ВВП	14,5 %	
Темпи інфляції	4,8 %	
Середньорічне фактичне зростання ВВП	9,7 %	
Рівень ВВП на душу населення	56,78 дол.	8935 дол.
Зовнішньоторговельний обсяг, у т. ч.	5,28 млрд дол.	4,14 трлн дол.
- обсяг експорту (1-е місце у світі)	2,50 млрд дол.	1,86 трлн дол.
- обсяг імпорту (2-е місце у світі)	2,78 млрд дол.	2,29 трлн дол.
Питома вага у світовій економіці	1,8 %	16 %

За період 2014–2019 рр. ВВП КНР виріс на 36 %, ВНП – на 53 %.

У 2020 р., коли весь світ накрила пандемія Covid-19, КНР – єдина економіка, що показала зростання – на 2,3 % (1 кв. 2020 р. спостерігався спад на 6,8 %, 2 кв. – зростання на 3,2 %, 3 кв. – зростання на 4,9 %, 4 кв. – також зростання на 6,5 %).

Для порівняння, ВВП США скоротився на 3,6 %, ЄС – на 7,4 %, ВВП світу – на 4,3 % [104]. У першому кварталі 2021 р. китайська економіка зросла на 18,3 % в порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

Стрімке зростання економіки країни дозволило домогтися значних результатів у енергетиці, транспортному сполученні, телекомунікації, науці, освіті, культурі, охороні здоров'я та інфраструктурному будівництві. За 2018 р. його інвестиції в дослідження і розробку наблизилися до 300 млрд дол. [105]. У 2003 р. Китай став третьою країною, яка запустила власну пілотовану космічну місію. З цього моменту Китай також створив дві експериментальних орбітальних станції і запустив два ровери на Місяць. Активно розвивається космічна спроможність, зокрема у сфері пілотованої космонавтики [106].

У 2016 р. Китай придбав інтелектуальну власність на найбільший і вантажопідйомний літак за всю історію світової авіації – літак «Мрія».

Китайські банки – це корпоративні гіганти, що посідають найвищі сходинки в рейтингу 2000 найбільших компаній журналу Forbes. У 2018 р. у топ-10 за рівнем капіталізації потрапили всі чотири найбільші державні китайські банки – ICBC (311 млрд дол.), Китайський будівельний банк (261 млрд дол.), Аграрний банк Китаю (184 млрд дол.) і банк Китаю (159 млрд дол.) [105].

За останнє десятиліття оборонний бюджет КНР зріс майже втричі і за підсумками 2018 р. склав 176 млрд дол. (другий показник після США). Триває військова реформа, спрямована, зокрема, на розвиток системи командування і управління, загальну модернізацію Народно-визвольної армії Китаю (НВАК). Найчисленніші у світі сухопутні війська НВАК набувають сучасні наступальні та експедиційні можливості. На озброєння

авіації надходять китайські винищувачі 5-го покоління J-20. Швидко розвивається військово-морський флот, у якому вже є два авіаносці (один з них, «Ляонін», колишній авіаносний крейсер «Варяг», який, з готовністю судна на 70 %, був куплений в Україні в 1998 р. за ціною металобрухту – за 23 млн дол. США), ще три будуються. Створюється військово-морська інфраструктура в ключових для китайського судноплавства регіонах світу – західній частині Тихого океану, а також в Індійському океані, Червоному морі і ін.

За стрімким зростанням китайської економіки стоять різні етапи розвитку. Від простої теорії «з винятковою увагою на ВВП» Китай перейшов до тривалого розвитку. На початку проведення політики реформ і відкритості, через власні труднощі, Китай дотримувався екстенсивної моделі розвитку. Слідом за поступовим збільшенням обсягу економіки, у країні усвідомили важливість трансформації методу економічного розвитку. Економічна трансформація на базі екологічного та тривалого розвитку вже демонструють свою ефективність.

9.2. Концепція відродження «Великого шовкового шляху» – «Один пояс, один шлях» (OBOR)

«Один пояс, один шлях» (One belt, one road, OBOR) – висуване в 2010-х роках Китайською Народною Республікою пропозиція об'єднаних проєктів сухопутного «Економічного поясу Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху XXI століття» (рис. 9.2).

Сухопутна складова, у свою чергу, поділяється на три головних маршрути (що включають шість основних транспортних

коридорів), якими Китай хоче доставляти товари в Європу і Африку і в зворотному напрямку. Морська складова – це вже наявні водні торгові шляхи виходу з портів Китаю в Європу, на яких КНР тепер посилює свою присутність, будуючи нові порти або модернізуючи наявні. Ключовими на цьому шляху будуть порт Гвадар (Пакистан), Хайфа (Ізраїль), Пірей (Греція), який китайці взяли в довгострокову оренду, Палермо (Італія), а також закінчення будівництва порту в Джібуті (Африка), який стане місцем розташування не тільки транзитного хабу для китайських товарів, а й першою китайською зарубіжною військово-морською базою.



Рис. 9.2. Проєкт «Один пояс – один шлях» (OBOR)

Передбачається, що до цих портів і будуть підходити сухопутні транзитні маршрути, на яких Китаєм також визначені «ключові міста». Перевага сухопутного маршруту перед морським – швидкість доставки товарів. З Китаю до Європи

залізничний склад рухається 15 днів, що в 2 рази швидше, ніж по морю. Однак обсяги перевезень по сухопутних маршрутах не можна порівняти з морськими, а ціна відправки контейнера морем в 2–3 рази дешевше [107].

Амбіційний проєкт Китаю «Один пояс, один шлях» – своєрідне «тренування» з нарощування геополітичного впливу. Китай використовував історичний образ Великого Шовкового шляху, як обґрунтування для співпраці між 77 країнами Азії, Європи та Африки (66 % населення) у сфері масштабних інфраструктурних проєктів. За оцінками західних аналітиків, загальні інвестиції Китаю в реалізацію ініціативи «Один пояс, один шлях» у найближчі десятиліття можуть скласти 1 трлн дол. США [107].

Китай уже створив Фонд Шовкового шляху, який буде сприяти просуванню китайських товарів і здійснювати інфраструктурні та портфельні інвестиції. Загальний розмір Фонду – близько 40 млрд дол. з перспективою збільшення в десятки разів, перш за все, за рахунок пайових внесків учасників – країн Перської затоки. У 2014 р. в Китаї був створений Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ) з інвестиційним і кредитним портфелем близько 100 млрд дол., який успішно конкурує на регіональному рівні зі Світовим банком. Експерти назвали АБІІ китайським аналогом МВФ. У рамках OBOR50 китайських державних компаній реалізують близько 1700 проєктів.

Ці проєкти все більше привертають увагу, і деякі країни стурбовані тим, що китайський режим може використовувати програму для отримання політичної лояльності та просування своїх геополітичних інтересів [108].

Ідея проєкту «Один пояс, один шлях» (OBOR) була вперше висунута головою КНР Сі Цзіньпіном під час візитів до Казахстану

і в Індонезію восени 2013 р. У список важливих завдань будівництва «Одного поясу, одного шляху» було включено такі політичні документи, як «План соціально-економічного розвитку на 2015 рік» та «Доповідь про роботу уряду». Здійснення цієї ініціативи стало «фокусом» зовнішньополітичної діяльності КНР у 2015 р. Проєкт був включений у план «XIII-й п'ятирічки» Китаю в 2016 р.

На відкритті щорічної наради Боаоського азіатського форуму–2015 Сі Цзіньпін сказав: «Один пояс і один шлях не буде солом Китаю, а справжнім хором усіх країн уздовж маршрутів проєкту».

У травні 2017 р. в Пекіні відбувся перший Форум міжнародного співробітництва «Один пояс, один шлях», на якому були присутні делегації зі 100 країн світу, 29 з яких очолювали вищі посадовці країн. Метою форуму було узгодження 270 проєктів, які вже втілюються або будуть реалізовані в рамках ініціативи, на суму 124 млрд дол. США.

Концепція «Одного поясу, одного шляху» сформульована і закріплена в документах таких організацій, як Генеральна Асамблея ООН і Рада Безпеки. Про співпрацю з Китаєм домовилося понад сотні країн, включаючи держави Латинської Америки та Карибського басейну.

Суть ініціативи полягає в пошуку, формуванні та просуванні нової моделі міжнародного співробітництва та розвитку за допомогою зміцнення діючих регіональних двосторонніх і багатосторонніх механізмів і структур взаємодій за участю Китаю [109]. Ініціатива щодо спільного будівництва «Одного поясу, одного шляху» націлена на:

- сприяння вільного, упорядкованого руху економічних чинників;

- ефективний розподіл ресурсів і поглиблення ринкової інтеграції;

- заохочення координації економічної політики країн уздовж маршрутів OBOR;

- розширення і поглиблення регіонального співробітництва;

- формування спільними зусиллями відкритої, інклюзивної та збалансованої архітектури регіонального співробітництва.

Метою концепції є Глобалізація 2.0, створення економічних, політичних зв'язків навколо Китаю, гармонізація культурних цінностей країн-учасниць, створення умов для активної торгівлі на основі принципу «переможець–переможець». Прокладаючи магістралі і дороги, газопроводи і комунікації до своїх сусідів (це перш за все РФ, Центральна Азія, Південно-Східна Азія, Африка), Китай сьогодні «прив'язує» ці країни до свого ринку, його потреб. У цьому, по суті, і є глобальний задум стратегії: Китай змінює глобальну інфраструктуру під себе, під свій розвиток на тривалу перспективу; використовує глобалізацію і сучасну взаємозалежність країн світу для того, щоб знайти баланс інтересів для кожного учасника проєкту, зробити його універсальним. Це нове трактування глобалізації, спроба Китаю очолити і визначити хід процесу, який вже називають «Глобалізація 2.0».

Основними цілями концепції є:

- 1) будівництво транспортної інфраструктури для розвитку «Нового шовкового шляху». Приклади: в кінці 2016-го р. почалося будівництво високошвидкісної залізничної магістралі, яка зв'яже Китай з Лаосом; будівництво дороги Джакарта – Бандунг (Індонезія), яка скоротить шлях майже на 4/5; хайвей між Адіс-Абебою (столиця Ефіопії) та Джибуті (750 км) і залізничне сполучення між Момбасою та Найробі в Кенії (480 км); завершено

будівництво порту Хамбантота в Шрі-Ланці; частково надано в оренду China Ocean Shipping Company грецький порт; налагоджена співпраця з ОАЕ по морській гавані Халіфа; нові авіа-рейси 90 компаній в 37 країнах працюють на регулярних напрямках більш ніж в 50 містах;

2) активна робота у сфері енергетики. Основними партнерами є Росія і Пакистан; з 15 країнами підписані документи про партнерство з будівництва цифрового Шовкового шляху; закінчено будівництво електростанції в Бангладеш та будівництво гідроелектростанції в Омані;

3) розширення співпраці у сфері торгівлі. З 2013 р. Китай створив понад 80 ліній економічних і торговельних зв'язків, у них вкладено 28,9 млрд дол., за рахунок чого створено 244 тис. робочих місць, на яких працюють місцеві жителі. КНР уклала 16 угод про вільну торгівлю з 25 країнами. Торгові партнери працюють на чотирьох континентах, половина з них – в країнах, задіяних в проєкті «OBOR»;

4) поліпшення системи освіти Китаю. Згідно з рейтингом вищих навчальних закладів Global 400, серед кращих університетів світу значилися 88 китайських навчальних закладів. Китай посів друге місце у світі за кількістю найсильніших ВНЗ, поступившись лише США [110]. Китайську мову вже називають «мовою майбутнього», збільшується і чисельність осіб за межами КНР, які вивчають китайську мову;

5) створення проєктів щодо культурного і гуманітарного обміну. За п'ять років підписано 76 двосторонніх документів про співробітництво в галузі культури і туризму; створені альянси Міжнародного театру, музеїв, художніх фестивалів і бібліотек, відкрилася художня галерея «Шовковий шлях»; у вересні 2017 р. заснований Всесвітній туристичний альянс.

Офіційно оголосивши про нову інвестиційну ініціативу, Китай заявив про свої геополітичні амбіції, претендуючи, поряд з США, на проведення самостійного економічного курсу за межами власних кордонів, окресливши зону своїх зовнішньополітичних і економічних інтересів у межах Євразії, Африки та Океанії.

9.3. Значення китайської стратегії «Один пояс, один шлях» (OBOR) для Європи

У 70-і та 80-і рр. XX ст. європейські інвестиції допомогли почати глибоку модернізацію економіки, у 90-і та 2000-і ринок Європейського Союзу став другим за важливістю напрямком китайської зовнішньої торгівлі.

Але в останнє десятиліття ситуація стала стрімко змінюватися. В економічній сфері все більший інтерес для китайського капіталу стали представляти покупка європейських компаній та інвестиції у власні проєкти в Старому Світі.

Активність КНР у країнах *Західної Європи* справляє враження. Якщо у 2008 р. обсяг китайських інвестицій в країни ЄС склав всього 840 млн дол., то у 2016 р. він досяг майже 43 млрд дол. США. Загальний обсяг інвестицій Китаю вже перевищив 350 млрд дол. Хоча частка цих інвестицій в ЄС все ще не висока – всього близько 2,5%, темпи їх зростання досягають 25%, що змушує враховувати це, як реального фактора в європейській економіці [111].

Особливості розподілу цих інвестицій по країнах і галузях роблять їх ще більш значущим політичним фактором. Традиційним для отримання доступу до закордонних технологій є покупки іноземних компаній. Тому в переліку інтересів

інвесторів з Китаю лідирують високотехнологічні компанії – як молоді, що володіють цікавими патентами, але не мають достатніх власних коштів для розвитку виробництва, так і широко відомі великі гравці. Крім того, для китайців становить інтерес покупка популярних, розкручених брендів (покупка підрозділу Volvo, яка виробляє легкові автомобілі, китайським автовиробником Geely), за допомогою яких можна спростити доступ на світові ринки власних товарів або ж поліпшити імідж своєї продукції на внутрішньому ринку Китаю. Вирішення цих двох завдань приводить китайських інвесторів у найбільш розвинені країни ЄС, де концентрація об'єктів для вкладення коштів найбільша. В основному це країни Західної Європи, і тут обсяг китайських інвестицій найбільший – Великобританія (понад 70 млрд дол.), Італія (близько 35 млрд дол.), Німеччина (майже 20 млрд дол.) і Франція (близько 15 млрд дол.) [111]. Китайському капіталу належить 35 % частка в порту Роттердама і 1/5 частина – в порту Антверпен; у Гамбурзі ж китайці будують новий термінал.

Зростанню інтересу до технологічних лідерів з боку китайського капіталу сприяла урядова програма «Зроблено в Китаї-2025», прийнята у 2015 р. як один з найважливіших елементів середньострокового державного планування. Програма ставить завдання досягнення Китаєм технологічного лідерства в ряді найважливіших галузей – IT-індустрії, авіабудуванні, виробництві медобладнання, енергетиці, роботобудуванні та ін. Досягти цього можливо швидше шляхом отримання доступу до західних технологій, бажано легальним шляхом, щоб не мати проблем з реалізацією продукції на ринках третіх країн.

Деякий інший підхід КНР використовує відносно країн *Південної Європи*. Після світової фінансової кризи 2008 р. економіки Греції, Португалії та Іспанії, ослаблені більше, чим економіки

країн Західної Європи, потребували більше китайських інвестицій. І хоча ці країни не володіють власними сучасними технологіями, вони перспективні для виходу китайських товарів на ринки інших країн (скажімо, США) під європейською маркою. У результаті такої політики проникнення на ринок, перелік об'єктів вкладення капіталу на півдні Європи значно ширше – від сільського господарства і харчової промисловості до енергетики і аеропортів.

Особливу увагу в Південній Європі китайці приділяють інвестиціям в інфраструктурні проекти – морські порти, аеропорти, залізниці, трубопроводи та розподільні електромережі. Численні активи на енергоринку Португалії та Греції, термінали в портах Валенсії і Більбао, перспективи придбання контролю над рядом регіональних аеропортів у Греції та Іспанії, покупка найбільшої страхової компанії в Португалії – найбільш значущі інвестиції китайських інвесторів у країни Південної Європи.

Флагманом інвестування є грецький порт Пірей – найбільший пасажирський і один з найбільших контейнерних портів Європи. У 2009 р. державної Китайської компанії океанських перевезень (COSCO Group) були передані в оренду два з трьох терміналів порту (розмір щорічної оренди становить 100 млн дол.). Також китайська компанія придбала 51 % акцій оператора порту. За кілька років COSCO Group провела модернізацію порту і значно збільшила його пропускну здатність. Сьогодні Пірей для Китаю є одним з найважливіших транспортних вузлів у рамках OBOR, своєрідними воротами на ринок ЄС: китайські експортери скоротили термін доставки своїх товарів до Європи на один тиждень [111].

Особливе місце в європейській політиці Китаю займають країни *Центральної і Східної Європи* (ЦСЕ). Відносно бідні, з менш

досконалыми інститутами, ці держави з куди більшою готовністю, ніж їхні західні сусіди, відкривають дорогу китайським інвестиціям.

Головним інструментом політики КНР в цьому регіоні виступає ініціатива «16+1». Ще у 2012 р. Китай запустив спеціальний формат співпраці з країнами ЦСЄ: на всіх її європейських учасників припадає близько 10 млрд дол. З них більше інвестуються країни – кандидати в ЄС: Македонія, Сербія, Чорногорія, у яких ще не діють заходи регулювання Євросоюзу, що дозволяє китайським інвесторам відчувати себе вільніше, а Китаю – забезпечити більш міцні позиції до моменту, коли ці країни стануть членами ЄС.

Як і в Південній Європі, у країнах ЦСЄ Китай віддає перевагу стратегічним інфраструктурним проектам у галузі енергетики; придбав аеропорт в Тірані, термінал у порту Констанци; планує будівництво ядерних реакторів у Болгарії і Румунії; кілька великих мостів і транспортних розв'язок у Хорватії, залізницю Белград – Будапешт (вартістю майже 3 млрд дол.), яка розглядається Китаєм як один з елементів ОВОР.

У Центральній і Східній Європі КНР намагається використовувати і свою «м'яку силу» – освітні проекти, гранти на наукові дослідження, численні культурні заходи, експертно-аналітичні центри (наприклад, празький Інститут нового Шовкового шляху), спільні бізнес-асоціації та торгові палати.

Формат «16+1» у рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» націлений, насамперед, на встановлення тісніших економічних зв'язків Китаю з західною частиною Євразії. У цих проектах немає конкуренції з проектами, які розробляє Європейський Союз [112].

Формат «16+1» став прямим викликом, кинутим Китаєм Європейському Союзу: члени ЄС, що входять у групу, разом

з китайськими партнерами ухвалюють рішення щодо цілей регіонального розвитку, що порушує принцип колективного вироблення позиції з важливих міжнародних питань і прямо входить у протиріччя з повноваженнями Єврокомісії та інших органів ЄС.

Доступ до величезного єдиного європейського ринку без внутрішніх митних бар'єрів і загальна економічна політика, спрямована на співпрацю з КНР, – прекрасні умови для модернізації та економічного зростання країни. Але сходження Китаю на вершину світової системи змінило цілі китайського керівництва. Тепер для КНР важливіше отримати важелі впливу на партнерів, забезпечити їх лояльність або зменшити потенційну загрозу з їхнього боку.

9.4. Перспективи розвитку транспортних комунікацій на теренах Євразії

До 2020 р. ОВОР охопив майже всю Азію і пострадянський простір, Центральну і Східну Європу, деякі держави Африки та Океанії. Фактично проект «Один пояс, один шлях» охоплює величезний простір від Тихого океану до Атлантичного. Китайські експерти називають проект «філософією китайської міжнародної політики» і «лінією партії» щодо світової економіки і міжнародного порядку.

Зарубіжні експерти вважають, що за допомогою ОВОР Китай планує здійснити геополітичну перебудову Євразії, домогтися тут свого домінування: сумарний розмір проектів у рамках ОВОР, що реалізуються, запланованих і лише намічених, уже обчислюється сотнями мільярдів доларів.

Доктрина «китайської мрії» Сі Цзіньпіна передбачає не тільки перемогти бідність і перетворити Китай в «суспільство

середнього достатку». Сі повертає Китаю повноцінну великодержавність, а твердження його в такій якості – важливою частиною національної ідеї.

Ще на початку 1990-х посилення впливу КНР в сусідніх регіонах, у Східній, Центральній, Південно-Східній Азії, були важливими завданнями зовнішньої політики країни. Концепція «Новий шовковий шлях» у рамках OBOR популярна у китайській дипломатії ще з 2004 р., була спрямована саме на сусідні регіони. Але для глобальних викликів цього було недостатньо.

Якщо раніше китайські ініціативи співпраці по маршруту історичного Великого Шовкового шляху були або колективними (як плани взаємодії з транспортними коридорами ЄС, які обговорювалися з Брюсселем на початку 2000-х), або локальними (як перші транспортні проекти з Казахстаном і Росією), то ініціатива Сі Цзіньпіна з самого початку була повністю китайською і мала майже глобальний характер: охоплення відразу Азії, Європи, Африки та Океанії, безумовно, дотягує до цього рівня. Це зробило OBOR політичним проектом Китаю.

Для глобального лідерства КНР простір «Один пояс, один шлях», «Євразія+» цілком відповідають. Тут проживають близько 4,5 млрд осіб, сконцентровано більше 40% світового ВВП, військовий потенціал, який можна порівняти з США. Тому просування OBOR на захід – необхідна умова перетворення КНР в наддержаву. Треба відмітити, що до OBOR не приєдналася Австралія і Японія – дві великі економіки, які тісно пов'язані з Азією економічно, але в політичному плані орієнтуються на США [113].

Успішна реалізація OBOR здатна трансформувати всю глобальну систему. Китай стане повноцінним світовим полюсом, навколо якого з'явиться своя зона впливу. З цим пов'язано те, що

в проєкті «Один пояс, один шлях», поряд з «Економічним поясом шовкового шляху», сухопутним маршрутом в Європу, з'явився «Морський шовковий шлях» (див. рис. 9.1). Незважаючи на те, що його основний маршрут також йде в Європу, численні проєкти створюють більш складну мережу взаємодій: тут і Близький Схід з його енергоресурсами, звідки Китай отримує основну частину нафти, і Південно-Східна Азія з її сировиною і ринками збуту, і острівні держави на півдні Тихого океану з їх стратегічним положенням.

Розвиток морської торгівлі та інвестиції в морську інфраструктуру створюють нові можливості для військово-морської присутності в зазначених регіонах, а значить, робить Китай більш стійким до силового тиску з боку США (чия гегемонія у світовому океані не піддається сумніву).

Саме тому важливим елементом OBOR стало співробітництво у культурній, науковій, освітній сферах: фінансує дослідницькі центри і громадські організації (в Індонезії за останні п'ять років Китай витратив на такі проєкти близько 50 млн дол.; у Білорусі китайцям виділили величезну ділянку землі під Мінськом, де створений китайсько-білоруський індустріальний парк «Великий камінь»); надає гранти діячам мистецтв в азіатських країнах «Одного поясу, одного шляху» за обсягами можна порівняти з американськими; фінансує видання шкільних підручників на Філіппінах; створений університет в Малайзії; надає значні наукові гранти в Польщі; в 1/3 країнах, що беруть участь в OBOR, вже відбулися або заплановані заходи «Роки Китаю»; масштабні заходи, які просувають китайську культуру і мову, відбуваються у всіх країнах-партнерах [113].

Спостерігається значне зростання кількості Інститутів і Класів Конфуція – китайських культурно-освітніх центрів,

аналогів Британській Раді, або німецькому «Гете Інституту», або іспанському Інституту Сервантеса (табл. 9.2).

Таблиця 9.2

Динаміка глобальної мережі Інститутів та Класів Конфуція

Рік	Кількість охоплених країн	Кількість Інститутів Конфуція	Кількість класів Конфуція
2006	36	80	–
2007	64	210	–
2008	78	249	56
2009	88	272	282
2010	96	322	369
2015	126	475	851
2016	134	500	1000

Джерело: [115]

До 2018 р. в 154 країнах і регіонах світу засновано 548 Інститутів Конфуція та 1193 класів Конфуція, де навчаються 1,87 млн осіб, а викладацький склад налічує 46,7 тис. осіб. Інститут оплачує проживання, навчання, страховку, навчальну стипендію. Популяризація мови, як основне завдання мережі Інститутів Конфуція, є стратегічним напрямком у реалізації політики «м'якої сили» КНР [114].

Залучення іноземних студентів у Китай є окремим напрямком співпраці з країнами OBOR. Якщо 10 років тому основний акцент робився на представниках китайської діаспори – хуацяо (особливо з країн Південно-Східної Азії), то з 2020 р. Китай запрошує на навчання і надає стипендії представникам інших етносів. Для деяких країн, як Таїланд, Пакистан, Монголія і Туркменістан, КНР став важливим майданчиком підготовки кадрів для державного апарату, для збройних сил і спецслужб. У просторі

OBOR Китай поступово витісняє зі сфери освіти США, Росію, Великобританію, Туреччину.

Збільшується придбання Китаєм у власність портову і транспортну інфраструктуру в країнах від Південно-Східної Азії до Західної Європи. Китай бере під свій контроль транспортні компанії, які будуть менш уразливі перед зміною політичної кон'юнктури і які не стануть відмовляти китайським партнерам у співпраці лише тому, що США можуть увести санкції. В рамках «Один пояс, один шлях» Китай планує створити альтернативні торгові і фінансові системи, які не будуть відокремлені від світової, проте не будуть перебувати в такій залежності від США, як сучасні міжнародні інститути.

Сьогодні для Китаю необхідно зберегти вільний доступ до ринків, до технологій, до промисловості і сільського господарства інших країн. КНР продовжує дуже залежати від поставок сировини, а особливо – від поставок енергоносіїв і продовольства. Подолати таку залежність у середньостроковій перспективі навряд чи вдасться, тому дуже важливо мати гарантії енергетичної та продовольчої безпеки.

«Один пояс, один шлях» стає комплексним вирішенням подібних проблем. У рамках OBOR з'являються нові сухопутні шляхи, диверсифікуються джерела поставок енергоносіїв і продовольства. У цьому контексті і пояснюється тісна співпраця КНР з РФ в рамках OBOR: Росія постачає нафту і газ; будує газопровід «Сила Сибіру»; Північний морський шлях, який проходить переважно за російськими територіальними водами, може стати не тільки більш дешевим, але і більш безпечним транспортним маршрутом для морських перевезень з КНР в ЄС.

Китай і Російська Федерація домовилися, що Росія погоджується на «сполучення» інтеграційного проекту Євразійського

економічного союзу (РФ, Казахстан, Білорусь) з китайською ініціативою «Один пояс, один шлях». На сьогоднішній день можна констатувати, що ніякого стикування або «сполучення» між ними не відбувається. У рамках своєї ініціативи Китай лише придбав активи в російських компаніях і направляє свої потяги в Європу через три країни по вже існуючим до цього шляхам – це так званий «Новий євразійський континентальний міст». Будівництво нових доріг Китай активно веде тільки в Казахстані і будує сухий порт і комплексний логістичний центр у Білорусі.

9.5. Китайсько-африканське співробітництво в рамках OBOR

За сім років до стратегії «Один пояс, один шлях», що об'єднала пропозиції щодо інтеграції, приєдналися Росія, інші країни ЄАЕС, АСЕАН, Саудівська Аравія, країни Африки. У вересні 2018 р. пройшов Пекінський саміт форуму китайсько-африканського співробітництва, у результаті якого були зафіксовані стратегії розвитку всіх країн Африки і робота щодо реалізації «восьми великих ініціатив» між Китаєм і Африкою.

По-перше, оновлювати механізми торгово-економічного співробітництва між Китаєм і Африкою. Китай планує заснувати Китайсько-африканську торгово-економічну виставку, розгорне тематичні обговорення, презентації, взаємодію підприємств і обмін досвідом, створить нові вікна торгово-економічного співробітництва, як Китаю в цілому, так і окремих регіонів Китаю з Африкою.

По-друге, посилювати формування зон торгово-економічного співробітництва. Китай продовжить створювати зони торгово-економічного співробітництва в якості промислових кластерів,

надавати підтримку в різних формах у створенні нових і вдосконаленні існуючих зон торгово-економічного співробітництва, надавати підтримку і надавати послуги різним китайським підприємствам для формування зон торгово-економічного співробітництва в Африці, які мають достатній масштаб і відповідний соціально-економічний ефект.

По-третє, стимулювати розширення інвестицій в підприємства в Африці. Китай продовжить використовувати різні міжурядові механізми торгово-економічного співробітництва, посилювати стикування стратегій розвитку Китаю і Африки та надавати більшу підтримку і допомогу китайським підприємствам в інвестиціях на території Африки.

По-четверте, стимулювати розвиток торгівлі між Китаєм і Африкою. Китай буде повною мірою використовувати платформу Китайської міжнародної імпортової виставки і просувати розширення експорту африканських товарів до Китаю; підтримувати профільні торгові асоціації та підприємства Китаю в поданні на території Африки відомих китайських брендів і якісних товарів; підтримувати африканські країни в проведенні різних заходів щодо стимулювання торгівлі на території Китаю.

По-п'яте, розгорнути співпрацю у сфері вільної торгівлі. Китай уже завершив переговори щодо угоди про вільну торгівлю з Маврикієм, продовжить розгляд можливості проведення аналогічних переговорів із зацікавленими африканськими країнами і регіональними організаціями, а також формування ще більш сприятливих систем і умов для торгово-економічного співробітництва між Китаєм і Африкою [116].

Інтереси Китаю в Єгипті обумовлені кількома причинами. По-перше, у рамках «Морського шовкового шляху XXI ст.»

Суецький канал є важливою транспортною артерією, що дає КНР можливість виходу в Середземне і Чорне моря і, тим самим, сприяти інтенсифікації торгівлі. По-друге, посилення китайського впливу на Єгипет сприяє підвищенню ролі Китаю в середземноморському регіоні. По-третє, сам Єгипет є значним ринком збуту китайських товарів. По-четверте, Єгипет стає одним з ключових провідників китайських інтересів на африканському континенті.

Протягом останніх років співпраці успішно реалізований великий індустріальний проєкт «Новий Суецький канал» – економічна зона в районі Суецького каналу. Проведена модернізація інфраструктури Єгипту, розширюється співпраця в ядерній енергетиці, в створенні альтернативних джерел енергії, в аероко-смічній промисловості. Підписані двосторонні договори в галузі туризму, навколишнього середовища і сільського господарства.

КНР надає Єгипту грошові позики, фінансову і технологічну допомогу в будівництві греблі для Гігель Гібе III (ГЕС) на річці Омо, а також греблі Текезе. Національному банку Єгипту надано пільговий китайський кредит у розмірі 200 млн дол. [117]. Загальний обсяг обіцяної допомоги становить близько 2 млрд дол. [118].

В Ефіопії Китай приваблює сфера гідроенергетики: будівництво «Греблі великого відродження Ефіопії» на р. Блакитний Ніл, де планується побудувати ГЕС «Хідасе» – найбільшу гідроелектростанцію на африканському континенті.

Китайські корпорації вже купили або орендували в країнах Африки великі території – понад 3,5 млн га родючої землі: в Ефіопії оренда коштує 1 долар 20 центів за гектар на рік, покупка землі – 20–30 дол. за гектар.

У Танзанії китайська корпорація з торгівлі насінням «Чонцін сид Корпорейшн» у 2008 р. придбала 30 тис. га землі для

вирощування гібридного рису. Спочатку заявлялося, що вирощувати рис будуть місцеві фермери, а потім урожай експортувати в Китай. Однак згодом цю роботу стали виконувати робочі з Китаю, яких просто завезли в Танзанію.

У Замбії підписано контрактів на загальну суму в 9,7 млрд дол. США консолідованого боргу (в основному з китайською компанією «Ініціатива з розвитку залізниці» (BRI). Спочатку компанія дійсно будувала залізницю в Танзанії (єдину в країні), але потім перетворилася в інструмент видачі кредитів і скупки активів. Від Замбії в обов'язковому порядку потрібно 15% участі власними коштами у всіх проєктах, що збільшує суму боргу в геометричній прогресії, а грошей в країні немає. Тепер Китай вимагає передачі контролю над електроенергетикою Замбії, а потім і інших державних активів у міру того, як країна буде вимушено оголошувати дефолти по різних видах боргів (бонди, облігації, суверенний борг і т. д.).

Уганда виділила китайським інвесторам 12 тис. га, на яких працюють селяни з Китаю.

У Мозамбик з 2006 р. Китай інвестує кошти в агропроєкти – це вирощування рису для подальшого експорту в Китай. Експортно-імпортний банк уже надав позику на 6 млрд дол. У підсумку Мозамбик буде розплачуватися рисом ще 100 років.

У Камеруні у 2008 р. приватний китайський бізнесмен придбав 10 тис. га землі для вирощування рису, який весь екпортується в Китай.

Крім цього, Експортно-імпортний банк Китаю бере участь у фінансуванні потоку еміграції китайців в Африку, тому що прискорена урбанізація заходу Китаю призвела до того, що «кільком мільйонам селян доведеться виїхати» і оселитися в Камеруні на скуплених Китаєм землях [119].

У Кенії, для підняття її сільського господарства, виділили хорошу землю в оренду на 50 років. Китайці всю цю землю обгородили парканами, побудували закрите містечко, у яке завезли своїх робітників. Результат: працюють китайці, все вирощене відправляється в Китай, все обладнання теж закуплено в Китаї. А Кенії залишається виснажені на 200% землі і скромні гроші за оренду, які все одно вже всі розкрадені [119].

Зімбабве для Китаю є найбільший постачальник тютюну, а також експортує бавовна і різні корисні копалини. У свою чергу, Зімбабве ввозить електроніку та одяг. Китайські державні будівельні фірми беруть активну участь у розвитку інфраструктури цієї країни, побудували національний оборонний коледж вартістю 100 млн дол. [120].

Відкриття в 2017 р. першої зарубіжної військово-морської бази КНР в *Джібуті* дало Китаю право утвердитися в статусі глобальної держави. Геополітичне становище цієї маленької країни в Африці стратегічно дуже важливе: на північний схід від неї розташовано Баб-ель-Мандебська протока, прохід з Аденської затоки в Червоне море, до Суецького каналу.

У розширення порту Дорале (поруч з яким, власне, і відкрита китайська військова база) китайські інвестиції склали близько 600 млн дол., що дозволило значно збільшити обсяг транзитних вантажів у портах Джібуті. Китайці вклали близько 3,5 млрд дол. у спорудження залізниці, що зв'язала порт Джібуті з Ефіопією (джібутійська ділянка обійшлася в 0,5 млрд). Загальні інвестиції і орендні платежі Китаю в перспективі складуть близько 100 млн дол. [121].

Сьогодні в Африці працює близько 200 тис. громадян КНР, а обсяг китайської торгівлі з континентом перевищує 150 млрд дол.

9.6. Перспективи України щодо участі в OBOR

У грудні 2013 р. Україна одна з перших серед країн Східної Європи приєдналася до цього проєкту, оскільки вона є важливою складовою торгового Шовкового шляху і географічно, і інфраструктурно.

Україна – зручний майданчик для створення транспортно-логістичних хабів і одночасний вихід на ринки відразу декількох країн ЄС. Україна має високі технології і велику кількість творчих і технічно грамотних фахівців і науковців, ще здатна створювати найбільші транспортні літаки, авіаносні кораблі, має технології створення ракетної та космічної техніки, біотехнології, значні наукові напрацювання в медицині. Сьогодні, для подальшого розвитку цих сфер, Україні потрібна кооперація з динамічним Китаєм, який бачить тут потенціал для подальшого двостороннього розвитку і готовий вкладати значні кошти в спільні проєкти.

У 2017 р. в рамках OBOR між країнами узгоджений план заходів щодо його спільної реалізації:

- розширити доступ для української сільськогосподарської продукції на ринки Китаю;
- сприяти інвестиційним проєктам з розвитку транспортної інфраструктури;
- зацікавити китайську сторону енергетичним і фінансовим секторами, інтернет-торгівлею, туризмом;
- наростити транспортування товарів щодо Транскаспійського коридору через Грузію і Азербайджан до Європи;
- побудувати міст через Дніпро в Кременчуці, кільцеву дорогу навколо Києва, четверту гілку столичного метро, кілька

сміттєпереробних заводів, енергоблоків на електростанціях, а також LNG-терміналів в українських портах.

Створюється відчуття, що, пропонуючи чергові проекти, які не знаходять належного фінансування всередині країни, українська сторона безсистемно підходить до OBOR, не має кількісної оцінки власних інтересів, не готова використовувати можливості для стимулювання економічного зростання, які відкриваються в рамках ініціативи [122].

Місце і роль України у створюваних сьогодні коридорах OBOR проглядаються нечітко. Кожен з трьох основних сухопутних маршрутів – північний (Китай – Монголія – Росія), центральний («Новий євразійський сухопутний міст» через Казахстан – РФ – Білорусь – Польщу) і південний («Новий шовковий шлях» через Казахстан – Узбекистан – Туркменістан – Іран – Туреччину) – *пролягає в обхід нашої території*. Україна може брати в них участь, але не як основна ланка, а як добровільний інвестор, без якого можна і обійтися. Гіпотетично інфраструктура України може бути вертикальним конектором між центральним і південним коридорами, але стабільне перекидання товарних потоків по ньому не гарантовано.

Рентабельність транспортування вантажів по залізницях з Китаю в Україну і далі в Європу – важливий фактор, що викликає застереження. Вартість доставки по залізниці стандартного 40-футового контейнера з перевантажувальних хабів на кордоні Китаю і Казахстану в східну Україну по найкоротшому центральному коридору (через Казахстан і Росію) становить понад 2 тис. дол. У той же час доставка морським шляхом контейнера зі східних портів Китаю на південь України обходиться в 1 тис. дол. Хоча транспортування по залізниці відбувається в два рази швидше (14–16 днів проти 30 днів морем), воно може

бути штучно ускладнено недружньою політикою транзитних країн, особливо РФ. Залізничні перевезення поки залишаються не вигідними, а тому штучно підтримуються китайською владою на місцевому рівні. Субсидії складають від 1 до 5 тис. дол. на 40-футовий контейнер залежно від міста походження вантажу. Деякі китайські вантажовідправники, відправляючи в Європу не тільки вантажі, але і порожні контейнери, вже збудували бізнес навколо отримання субсидій. Хоча сукупні витрати на підтримання залізничного варіанта OBOR для КНР цілком підйомні (0,7–1 млрд дол. у рік), вже розробляються плани з припинення з 2022 р. субсидування.

Південний коридор «Новий шовковий шлях», що йде через Центральну і Західну Азію, на сьогодні є найменш зв'язковим. Українська влада впевнено асоціює нашу країну з однією з гілок коридору – Транскаспійським маршрутом (з Казахстану до Азербайджану, Грузії і далі в Україну). Але необхідне в такому разі транспортування контейнерів по Каспійському і Чорному морях зробить вартість доставки вантажів з Китаю ще менш рентабельною, а час у дорозі – довшим.

Звідси випливає, що логістичне значення для України має тільки центральний коридор OBOR «Новий євразійський сухопутний міст», з неоднозначними вигодами від участі в ньому. Тут показовим є приклад Білорусі, яка є транзитною альтернативою нашій країні. За 2018 р. Білоруська залізниця перевезла в рамках проекту OBOR 331,5 тис. контейнерів (у той час, як «Укрзалізниця» – тільки 12 тис.), її виручка склала 140–170 млн дол. Під інфраструктурні проекти Білорусь змогла залучити з Китаю вже близько 800 млн дол. У цілому ж під проекти в рамках «Один пояс, один шлях» (включаючи промисловість, енергетику, підтримку малого і середнього бізнесу і т. п.) країні надані дві

кредитні лінії в юанях на суму, еквівалентну 7 млрд дол. США. Значна частина цих коштів – пов'язані кредити, які зобов'язують до кооперації з китайськими компаніями в процесі їх освоєння. Позики мають тривалий термін погашення і процентна ставка по них вище середньої. Ймовірно, вони вплинуть на сукупне боргове навантаження Білорусі, а їх окупність буде пов'язана зі здатністю керівництва країни подолати обмеження економічного співробітництва з ЄС.

Однак для отримання вигод від інтенсивної участі в ОВОР, Україні необхідно здійснити витрати, направляючи їх на модернізацію і оновлення інфраструктури. Обсяг коштів, зосереджених на пов'язаних з ініціативою проектах, повинен становити 0,6–0,7% ВВП за перші два роки і 0,5–0,6% ВВП за наступні три роки (за оцінкою Світового банку). Хоча такі капіталовкладення можуть фінансуватися за рахунок китайських банків, і дестабілізуючий ефект на зовнішній борг вони навряд чи нададуть, очікувані вигоди від них практично дорівнюють витратам, не кажучи вже про необхідність залучати китайських підрядників для їх освоєння.

Крім самої інфраструктури, у розвитку торгівлі між країнами ОВОР важливу роль будуть грати швидкість подолання товарами митних кордонів між країнами, а також наявність між ними обмежень у торгівлі. Більшою мірою вони властиві азіатським країнам, проте для України залишаються також істотними: середній час на організацію експорту становить 72 години, а імпорту – 128 годин, середня вартість послуг експорту – 267 дол., імпорту – 272 дол. [122].

За всіма чотирма показниками Україна програє Білорусі, що означає перенаправлення товарних потоків в обхід нашої країни. Навіть відносно непогано налагоджені в Україні логістичні

послуги нівелюються низьким рівнем інфраструктури, якістю роботи митних органів.

У процесі удосконалення і синхронізації митного та сервісно-технічного обслуговування з учасниками ОВОР, витрати і втрати в пострадянських країнах можуть досягати 2% ВВП щорічно до 2030 р., що для України становить 2–2,6 млрд дол. У разі істотного зниження бар'єрів від неякісного транспортного обслуговування Україна може наростити обсяги торгівлі і більш відчутно стимулювати зростання. Збільшення ВВП від участі в ОВОР в цьому разі оцінюється в 3–3,5 млрд дол. понад прогнозованого приросту з перспективою його розширення до 4,5–5 млрд. 2030 р. Перспектива зростання експорту оцінена в 2%, а імпорту – в 5% [122].

Щебільший потенційний ефект – від 5,5 до 8 млрд дол. ВВП на рік – містить перегляд торгових обмежень між Україною, Китаєм і рештою учасників ініціативи «Один пояс, один шлях». Середній рівень тарифного захисту по коридорах ОВОР знаходиться на рівні 9%, причому в КНР – 11, у той час як в Україні – усього 4,5%. Найбільш захищеними секторами учасників ініціативи є сільське господарство, кондитерська, тютюнова, текстильна галузі, де в Україні якраз є конкурентні переваги. Очевидний спосіб їх усунення – підписання торгових угод, які допоможуть інтенсифікувати український експорт на 2,6% та імпорт на 5,4% понад прогнозованого рівня до 2030 р. Під час цього проблема з угодою про Зону вільної торгівлі з Китаєм двояка. По-перше, вона посилить дефіцит торгового балансу України і буде підривати економічну стабільність. По-друге, угода не зможе сприяти реіндустріалізації нашої економіки, про що свідчить ситуація з «Мотор Січ»: Китай підтримує технологічне виробництво з високою доданою вартістю тільки всередині своїх кордонів.

Для України правильно вибудоване двостороннє співробітництво з Китаєм – перспектива отримання серйозних інвестицій в розвиток інфраструктури (створення мережі швидкісних залізниць, зміцнення авіасполучення), розвиток наукомісткого сектора економіки, отримання ринків збуту для агро- і продовольчої продукції.

Залучення України до ланцюгів вироблення товарів з високою доданою вартістю дозволило б відкрити нові ринки збуту, розширити доступ для українських товарів на ринок Китаю. Все це буде працювати на зміцнення взаємної довіри між країнами і, в результаті, Україна зміцнить свої позиції і отримає більш чітку підтримку на міжнародній арені.

Необхідно серйозно переглянути систему розрахунків, полегшити і автоматизувати документообіг, а згодом перейти на двовалютні операції в торгівлі гривня-юань [123].

Однак Україна до сьогодні не використовує досвід Китаю та не зважає на ті ідеї, які б уможливили використання потенціалу України для реалізації концептуальних положень OBOR у сенсі реіндустріалізації, модернізації та підвищення ефективності виробництва, захисту природного середовища, використання логістичних можливостей. Таким чином існує велика ймовірність для України перетворитися на об'єкт, який не буде включений до інших геоекономічних проектів, не буде мати права визначати в таких проектах своє місце і пріоритети [124, с. 44].

Для перспективного вбудовування в проект «Один пояс, один шлях» Україні, у першу чергу, потрібно працювати над розвитком внутрішнього ринку і почати варто було б з розвитку сучасного транспортного сполучення всередині країни. Україна вже сьогодні може запросити китайські компанії, які є визнаними лідерами в цій галузі, для створення мережі швидкісних

залізниць. Усе це підвищить інтерес до українського внутрішнього ринку іноземних інвесторів.

Розстановка сил у світі складається так, що Україна зобов'язана скористатися своїм геоекономічним положенням і значно зміцнити транзитні та економічні позиції.

ВИСНОВКИ

Сьогодні інтеграційні процеси впливають на стан, у якому перебуває сучасне суспільство. Це стан якісної трансформації, що відображається на економіці країни, яка стає залежною від нових закономірностей розвитку людської цивілізації.

Найважливішою складовою інфраструктури будь-якої країни є транспортна система. Транспорт – це не просто одна з галузей господарства, але й одна з найбільш важливих умов успішного функціонування всієї економіки країни та її інтеграції в міжнародну транспортну мережу.

Важливість глибокого вивчення проблем і тенденцій розвитку системи міжнародних транспортних коридорів, як частини національної або міжнародної транспортної системи, обумовлена необхідністю пошуку нових можливостей для розвитку економіки України, як транзитної держави, в умовах тривалої трансформаційної кризи.

Міжнародні транспортні коридори являють собою складні технологічні системи, які концентрують на генеральних напрямках транспорт загального користування і телекомунікації. Концентрація матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, висока якість обслуговування і різноманітність послуг, що надаються, забезпечують прискорення оборотності капіталу і синхронізацію проходження товарів, документів і грошей в умовах преференційного режиму.

Концептуальною основою формування і розвитку МТК є уніфікація національних законодавств країн, які створюють на

своїй території міжнародну транспортну інфраструктуру з єдиними технічними параметрами і єдиними технологіями перевезень, гармонізація транспортних систем Сходу і Заходу, що є основою розвитку єдиної світової транспортної системи.

Дослідження, представлені в монографії, обумовлені об'єктивною необхідністю вивчення специфіки функціонування міжнародних транспортних коридорів у сучасних умовах. Реальні процеси функціонування МТК на теренах Європи розглядаються в єдності теоретичної і практичної складових.

У ХХІ столітті все чіткіше проявляється зростаючий вплив Китаю на глобальні процеси. Його інфраструктурний проект «Один пояс, один шлях» (OBOR) змінює глобальну інфраструктуру під свій розвиток на тривалу перспективу, використовуючи глобалізацію 2.0 (у якій саме Китай планує очолити і визначити хід світового процесу) і сучасну взаємозалежність країн світу.

Україна, завдяки своєму гео економічному розташуванню, має надзвичайно високі можливості для транзитних перевезень вантажів та реального вбудовування у мережу міжнародних транспортних коридорів. Однак відсутність сучасних транспортних магістралей, що відповідають вимогам світових стандартів, кількісної оцінки власних інтересів у цих напрямках та політичної волі, знижують значення України як транзитної держави та країни-учасниці у системі міжнародних транспортних коридорів відродження «Великого шовкового шляху» та шляху «з варяг у греки».

Проте Україні не варто намагатися блокувати плани інших країн – варто формувати своє стратегічне бачення розбудови транспортної інфраструктури України і виборювати своє місце у світі.

Практична цінність монографії полягає у тому, що результати наукових досліджень автора охоплюють різні сфери планування і функціонування міжнародних транспортних коридорів та можуть бути корисними для фахівців в економічній та управлінській сферах, для керівників органів державного управління різних рівнів, освітян, науковців і здобувачів вищої освіти економічних спеціальностей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Погребицький М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень // Збірник наукових праць НАДУ. – 2006. – № 1. – С. 355–357.
2. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика : навч. пос. – К. : Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
3. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України : підручник. – К. : КНЕУ, 2003. – 948 с.
4. Аблов А.С. Якщо не другорядність, то й не домінанта // Політика і час. – 2005. – № 12. – С. 75–81.
5. Кухарська Н.О., Харічков С.К. Міжнародна економічна діяльність України : навч. посібник [для студ. вищ. навч. закл.]. – Одіссей, 2006. – 456 с.
6. Прейтер, Д.К., Собкевич О.В., Емельянова О.Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку – К. : ШСД, 2011. – 37 с.
7. Якименко Н. В. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту в системі інтеграційних процесів. URL: <http://www.nbu.gov>
8. Транспорт і зв'язок України за 2019 рік. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. – 2019. – 114 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

9. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2018–2019. URL: <http://edclub.com.ua/analitvka>
10. Кухарська Н.О. Україна в сучасних інтеграційних процесах : навч. посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / Н.О. Кухарська. – Одеса : «Атлант ВОІ СОІУ», 2015. – 186 с.
11. Семенуха Р. Правительственная монополия на реках Украины // Зеркало недели. – 2017. – № 47. – С. 7.
12. Джулай С.В., Шаповал С.С. Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання // Матеріали конференції «Научная индустрия европейского континента-2007». URL: <http://www.rusnauka.com/21NIEK2007/Economics/24101.doc.htm>
13. Зеркалов Д.В. Транспорт України. Довідник. У двох книгах. Кн. 1. – К. : Основа, 2002. – 416 с.
14. Постанова КМ України «Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 20.03.1998 р. № 346. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/346-98-%D0%BF#Text>
15. Постанова КМ України «Концепція реформування транспортного сектору економіки» від 9.11.2000 р. № 1684. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF#Text>
16. Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках» / Відомості Верховної Ради України, 2002, № 24, ст. 166. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14#Text>
17. Распоряжения КМ України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

18. Максименко А., Алексеенко Т. Как реанимировать транзитный потенциал Украины // Зеркало недели. – 2019. – № 40(436). – С. 7.
19. Прейгер Д. Формування ЄСАТП: місце і роль України // Економіка України. – 2006. – № 3. – С. 64–74.
20. Киселев В.В. Транзитный потенциал Украины: проблемы и перспективы. URL: <http://7firearticles.com/meidunarodna-ekonomika/122-tranzitnyj-potencial-ukrainy-problemy-i-perspektivy-kiselev-v-v.html>
21. Дергачев В., Черничко Э. Геоэкономическая трансформация международных транспортных коридоров. – Одесса : Фенікс, 2007. – 144 с.
22. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. – М. : АСМАП, 2000. – 174 с.
23. Международный транспортный коридор. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Международный_транспортный_коридор
24. Мікула Н. Про основні проблеми та заходи щодо активізації розбудови транспортних коридорів в Україні // Економіст. – 2002. – № 6. – С. 78–81.
25. Международные транспортные коридоры: современное состояние и перспективы развития. URL: <http://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/cdd74cef0ea54cbcf8a8f79dd82f963c.pdf>
26. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів // Наукоємні технології. – 2017. – № 4. – С. 114–118.
27. Баранова О.Ю. Интермодальные и мультимодальные перевозки грузов: проблемы терминологии // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2012. – № 6. – С. 85–88.

28. Муравский А. Один пояс – много маршрутов. URL: <https://ports.com.ua/articles/odin-poyas-mnogomarshrutov>
29. Обзор морского транспорта–2011 / Конференция ООН по торговле и развитию – Нью-Йорк, Женева : ООН, UNCTAD. – 2011. – 268 с.
30. Терминология комбинированных перевозок (Terminology on combined transport) / United Nations. – New York and Geneva, 2001. – 69 с. URL: <http://www.internationaltransportforum>
31. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки : учеб. пособие. – М. : РосКонсульт, 2015. – 368 с.
32. Мультимодальне перевезення: визначення, види, схема. URL: <http://xn--80aimveh.pp.ua/nauka/64-multimodalne-perevezennya-viznachennya-vidi-shema.html>
33. Хахлюк А.М. Транспортна інфраструктура держави: регіональний аспект // Політика і час. – 2003. – №2. – С. 12–15.
34. Сидор В.Д. Правові засади розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів як передумова інтеграції України в ЄС // Транскордонне співробітництво як фактор активізації євроінтеграційних процесів : матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції, 7–8 травня 2008 р. – Чернівці, 2008. – С. 75–77.
35. Постанова КМ України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30.10.1996 р. № 1324. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1324-96-%D0%BF#Text>
36. Постанова КМ України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16.12.1996 р. № 1512. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF#Text>

37. Постанова КМ України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04.08.1997 р. № 821. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF#Text>
38. Постанова КМ України «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів України на 2006–2010 рр.» від 12.04.2006 р. № 496. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF#Text>
39. Постанова КМ України «Про утворення Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону» від 21.09.2011 р. № 994. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994-2011-%D0%BF#Text>
40. Закон України «Про транзит вантажів». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
41. Закон України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1212-14#Text>
42. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14#Text>
43. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
44. Ключова Є. Правові засади функціонування міжнародних транспортних коридорів // Підприємство, господарство і право. – 2014. – № 11. – С. 18–20. URL: http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2014/11_2014.pdf

45. Кухарська Н.О. Україна в сучасних інтеграційних процесах : навч. посібник [для студ. вищ. навч. закл.]. – Одеса : «Атлант ВОІ СОІУ», 2015. – 186 с.
46. Евразийские транспортные коридоры. URL: <http://flot2017.com/file/show/potentialEnemyFlot/3>
47. Дергачев В. Международные транспортные коридоры. URL: <http://dergachev.ru/latest-geopolitics/30.html>
48. Пухальська Я.П. Єврологістика та її роль у транспортно-логістичній системі // Вісник Хмельницького національного університету. – 2019. – № 6. – С. 152–158.
49. Липчук В.В. Єврологістика: функції та передумови розвитку // Транскордонне співробітництво як фактор активізації євроінтеграційних процесів : матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції, 7–8 травня 2008 р. – Чернівці, 2008. – С. 41–43.
50. White Paper. European Transport Policy for 2010. – Luxembourg : Office for official publications of the European Communities, 2001. – 119 p.
51. В поисках \$ 7 миллиардов: логистике грузопотоков – европейский опыт // Транспорт, логистика, страхование: спецвыпуск «ММ.Деньги и технологии». – 2002. – Май. – С. 4–6.
52. Кулак О. За 6 років транзитні вантажоперевезення залізницею впали на 55%. URL: <https://railinsider.com.ua/za-6-rokiv-tranzitni-vantazhoperevezennya-zaliznyczeyu-vpaly-na-55/>
53. Міжнародні транспортні коридори як чинник розвитку туризму (на прикладі України). URL: https://pidru4niki.com/1209061341461/logistika/mizhnarodni_transportni_koridori_chinnik_rozvitku_turizmu_prikladi_ukrayini

54. Руководящие принципы ТЕН-Т. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32004D0884>
55. Motorways of the Sea. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en
56. Официальный журнал Европейского Союза. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ:L:2013:348:TOC>
57. Bodewig Kurt. Connecting Europe. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/motorways-sea_en
58. Дергачев В. Европейские транспортные коридоры. URL: http://dergachev.ru/geop_events/260909.html
59. Маскалевич И. «Северный поток» или «Северный ветер»? // Зеркало недели. – 2015. – № 49. – С. 8.
60. Северный поток. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BA
61. Еременко А. Что сможет противопоставить «Северному потоку-2» «римская четверка»? // Зеркало недели. – 2017. – № 14. – С. 10.
62. Корсунский С. Современная геополитика – это не только твиты Трампа, георгиевская ленточка Нетаниягу и очаровательный Макрон в Санкт-Петербурге // Зеркало недели – 2018. – № 21. URL: https://zn.ua/energy_market/trubnaya-geopolitika-igra-v-dobavochnoe-vremya-285278_.html
63. США намерены заблокировать строительство «Северного потока-2». URL: <https://www.sobinews.com/viewtopic.php?f=5&t=118>
64. «Северный поток-2»: Чем ответит ЕС на санкции США? URL: <https://bin.ua/news/foreign/world/256801-severnyj-potok-2-chem-otvetit-es-na-sankcii-ssha.html> (09.11.2020).

65. Golden Rules for a Golden Age of Gas. World Energy Outlook. Special Report on Unconventional Gas. OECD/IEA, 2012.
66. Косикова Л. Российско-украинские отношения в «газовой сфере»: анатомия конфликтов // Российский экономический журнал. – 2011. – № 5.
67. Официальный сайт Европейской Комиссии. URL: www.commission.eu
68. Харченко А. Битва за транзит, или «Северный поток-2» как яблоко раздора // Зеркало недели. – 2018. – № 14. – С. 8.
69. Гольцов А. Г. Региональный геополитический проект «Междуморье»: перспективы реализации // Сравнительная политика. – 2016. – № 4(25). – С. 95–107.
70. Панасюк П. Балто-Черноморский регион: геополитический шанс. URL: <http://soskin.info/ea/2006/3-4/20060303.html>
71. Волович А. Балтийско-Черноморский Союз: перспективы реализации. URL: <http://bintel.com.ua/ru/article/volodich-balto>
72. Мандзюк О.Р. Идея Балто-Черноморского союзу крізь призму зовнішньополітичних концепцій Польщі // Молодий вчений – 2016. – № 12(39).
73. Бондаренко А. Интермаріум: криза глобалізації вже в Європі? URL: <https://commons.com.ua/uk/intermarium-kriza-globalizatsiyi-vzhe-v-yevropi/>
74. Чупрій Л.В. Відродження концепту «Міжмор'я» в контексті подолання російської експансії // Політичне життя. – 2017. – № 1–2.
75. Тенди Г. Мечта о Балто-Черноморском Союзе. Найдется ли место Украине? URL: <http://mignews.com.ua/avtor/blogs/8548233.html>
76. Piotr Kular Międzymorze – Utopia czy alternatywa. URL: <http://www.nowastrategia.org.pl/miedzymorze-utopia-czyalternatywa/>

77. Гончаренко Ю. Проект «Міжмор'я»: від концепції до реалізації – 2019. URL: <https://fpdi.org.ua/2017/06/09/iu-honcharenko-proekt-mizhmoria-vid-kontseptsii-do-realizatsii/>
78. У Польщі пояснили, чому Україна поки не може приєднатися до «Тримор'я». URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2019/10/3/7101513/>
79. Семків В. Ілюзія Міжмор'я. URL: <https://zbruc.eu/node/68720>
80. Кот Р. Україна та «Міжмор'я»: можливі формати співробітництва URL: <http://bintel.com.ua/uk/article/ukrayina-ta-mizhmorya-mozhlyvi-formaty-spivrobitnytstva>
81. Божко Я. Тримор'я: Новий вектор української політики в Європі? URL: https://zik.ua/news/2019/12/01/trymoria_novyi_vektor_ukrainskoi_polityky_v_yevropi_947451
82. Україна після запуску «Турецького потоку» втратила транзит газу до Туреччини і Південної Європи – оператор ГТС. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1867169-ukrayina-pislya-zapusku-turetskogo-potoku-vtratil-tranzit-gazu-do-turechchini-i-pivdennoyi-yevropi-operator-gts>
83. Корсунский С. Турецкий поток: друг моего врага – мой друг? // Зеркало недели – 2017. – № 25. – С. 8.
84. Agazadeh Z., Jannatli K. Evaluation of TANAP and TAP projects efficiency // Economic and Social Development: Book of Proceedings, 2019. – P. 491–494.
85. Дергачев В. Геоэкономика : учебник. – К. : ВИРА-Р, 2002. – 512 с. URL: <http://dergachev.ru/book-geoe/7.html>
86. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль». URL: magistral-uz.com
87. Официальный сайт Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>

88. Курганов В.М. Логістика. Транспорт і склад в ланцюзі поставчань товарів : навчально-практичний посібник. – 2-е вид., перераб. і доп. – М. : Книжковий Світ, 2009. – 512 с.
89. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Транспортні технології в системах логістики : підручник. – Київ : ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 676 с.
90. Міжнародний транспортний форум. URL: <http://www.itfoecd.org/road>
91. Бекмагамбетов М.М., Бекмагамбетова Г.М., Кочетков А.В. Транспортний коридор ТРАСЕКА «Європа-Кавказ-Азія»: стан і перспективи розвитку / Дороги. Інновації в будівництві. Серпень, 2010. – С. 29–35.
92. Основні цілі розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fmdam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_rus.pdf
93. Стратегія Міжурядової Комісії ТРАСЕКА з розвитку міжнародного коридору Європа-Кавказ-Азія на 2016–2026 рр., розробленої на основі Майстер-Плану ТРАСЕКА і пропозицій Сторін. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fmdam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_rus.pdf
94. Сеть международных транспортных коридоров на территории Украины. URL: <http://www.mtu.gov.ua/show/transport.html>
95. Утвердження стратегії з розвитку транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія на 2016–2026 роки. URL: <http://www.ictsd.org/bridgesnews/мости/news/утверждена-стратегия-по-развитию-транспортного-коридора-европа-кавказ-азия#back-to-top>

96. Кухарская Н. А. Стратегические приоритеты трансформации экономики регионов Украины: тенденции, формы, механизмы : монография. – ИПРЭИ НАН Украины, 2010. – 519 с.
97. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004–2015 роки) «Шляхом Європейської інтеграції» / Гальчинський А С., Геєць В.М. та ін. – К. : ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 416 с.
98. Tao Yang Dennis. China's Agricultural Crisis and Famine of 1959–1961: A Survey and Comparison to Soviet Famines. Palgrave MacMillan, Comparative Economic Studies 50. – 2008. – pp. 1–29. URL: <https://ideas.repec.org/a/pal/compe/v50y2008i1p1-29.html>
99. La Chine creuse ses trous de memoire (фр.). La Liberation (17 juin 2011). URL: https://translate.google.com/translate?hl=ru&sl=fr&u=https://www.liberation.fr/planete/2011/06/17/la-chine-creuse-ses-trous-de-memoire_743211&prev=search&pto=aue
100. Ван М. Китай: экономическое развитие и социальная гармония. – Народное издательство. – 2006. – 67 с.
101. Чжан Ч., Го Ф., Шу Б. Реформа и открытость – это новая великая революция // Освободительная армия Daily. – 2007. – № 12. – С. 27.
102. Ли В. Социальная история Китайской Народной Республики. Из-во «Современный Китай». – Пекин, 2016. – 34 с.
103. Показатели Китая // КНОЕМА. URL: <http://surl.li/qfxd>
104. Рост ВВП Китая в 2020 году стал минимальным за 45 лет. URL : <https://www.rbc.ru/economics/18/01/2021/600503c09a79470549f19781>
105. Ефремов Д. Американское высокомерие против китайской напористости // Зеркало недели. – 2019. – № 18. – С. 1, 4. URL: https://zn.ua/international/amerikanskoe-vysokomerie-protiv-kitayskoy-naporistosti-317945_.html

106. Немырич С., Полищук А. 2019-й. Что дальше? // Зеркало недели. – 2019. – № 16. – С. 1, 6. URL: https://zn.ua/international/2019-y-chto-dalshe-315958_.html
107. Коваль А. Вместо кнута и пряника – пояс и путь. Китай предлагает миру поддержать свою концепцию // Зеркало недели. – 2017. – № 18–19. – С. 5. URL: https://zn.ua/international/vmesto-knuta-i-pryanika-poyas-i-put-kitay-predlagaet-miru-podderzhat-svoyu-konceptiyu-248857_.html
108. Ломанов А.В. Стратегія культурного впливу Китаю в проєкті «Один пояс і один шлях» // Китай у світовій і регіональній політиці. Історія і сучасність. – 2017. – С. 52–53.
109. Один пояс и один путь. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Один_пояс_и_один_путь
110. Китай занял второе место в мире по количеству сильнейших университетов / ИА REGNUM. URL: <https://regnum.ru/news/ratings/2103289.html>
111. Константинов В. Китайский гость. Пекин пришел в Европу всерьез и надолго // Зеркало недели. – 2019. – № 11. – С. 6. URL: https://zn.ua/international/kitayskiy-gost-312558_.html
112. Кіктенко В. Про доцільність приєднання України до формату «16+1» (співпраця країн Центральної та Східної Європи) // Круглий стіл «Стан та перспективи розбудови українсько-китайського стратегічного співробітництва». Збірка виступів. – Пекін, 2016. – С. 50–62.
113. Константинов В. От океана до океана. Как Китай строит новый мир // Зеркало недели. – 2018. – 347. – С. 1, 5. URL: https://zn.ua/international/ot-okeana-do-okeana-302592_.html
114. Леконцева К.В. Институты Конфуция как инструмент «Гибкой власти» Китая. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/instituty-konfutsiya-kak-instrument-gibkoy-vlasti-kitaya>

115. Леонтьева Э.О., Белокопытова М.С. Институты Конфуция как инструмент внешней политики КНР. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/instituty-konfutsiya-kak-instrument-vneshney-politiki-knr>
116. Китай усилит торгово-экономическое сотрудничество с Африкой по пяти направлениям – Министерство коммерции. URL: http://russian.news.cn/2018-09/07/c_137450321.htm
117. Бочаров И. Египетско-китайские отношения на современном этапе // Международная научная конференция «Место Азиатско-Тихоокеанского региона в современных международных отношениях: проблемы безопасности и перспективы развития». – 2019. Сборник статей / под ред. В.А. Аваткова, Т.В. Кашириной – М., 2019. – С. 20–24. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/middle-east/egipetsko-kitayskie-otnosheniya-na-sovremennom-etape/>
118. Лузянин С.Г. Политика Китая на Ближнем Востоке: «накормить волков и сохранить овец». URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/233952/t>
119. Паливода А. Китай, которому всё мало. Почему получатели китайских инвестиций в итоге теряют всё // Зеркало недели. – 2019. – № 30. – С. 8. URL: https://zn.ua/finances/kitay-kotoromu-vse-malo-327200_.html
120. Исаев М. Кризис в Зимбабве и влияние КНР. В чем заинтересован Пекин? URL: https://polpred.com/?ns=1&ns_id=2394030
121. Константинов В. Военная защита для инвестиций: что означает открытие китайской базы в Африке URL : <https://www.eurointegration.com.ua/rus/articles/2017/07/25/7068921/>
122. Ефремов Д. Прагматизм с восточной спецификой // Зеркало недели. – 2019. – № 34. – С. 6. URL: https://zn.ua/macrolevel/pragmatizm-s-vostochnoy-specifikoy-329839_.html

123. Осипенко Р. Один пояс – один путь: перспективи України в умовах глобалізації 2.0. URL: <https://blog.liga.net/user/rosipenko/article/31024>
124. Аудит зовнішньої політики: Україна – Китай. Дискусійна записка / Гончарук А.З., Гобова Є.В., Кіктенко В.О., Коваль О.А., Кошовий С.А. – Київ : Інститут світової політики, 2016. – 60 с. URL: <https://sinologist.com.ua/audit-zovnishnoyi-politiki-ukrayina-kitaj/>

ДОДАТКИ

Додаток А

Постанова КМ України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16.12.1996 р. № 1512

Додаток Б

Постанова КМ України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04.08.1997 р. № 821

Додаток В

Розпорядження КМ України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р

Додаток Г

Постанова КМ України «Про утворення Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону» від 21.09.2011 р. № 994

Додаток Д

Інформаційна довідка щодо реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону в Україні

ДОДАТОК А

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 16 грудня 1996 р. № 1512

Київ

Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів

З метою створення в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є:**

1. Затвердити план першочергових заходів щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (додається).

2. Затвердити перелік транспортних коридорів України, які згідно з рішенням другої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включено як складову частину до мережі міжнародних транспортних коридорів (додається).

3. Міністерству закордонних справ, Міністерству транспорту узгодити з компетентними органами сусідніх держав

та внести на розгляд третьої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн перелік транспортних коридорів України як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів згідно з додатком.

4. Міністерству економіки, Міністерству фінансів, Міністерству у справах науки і технологій передбачити у показниках економічного і соціального розвитку та проекті Державного бюджету України на 1997 рік кошти на розроблення проектів концепції та державної програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

5. Взяти до відома, що науково-методичне керівництво розробленням проекту концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів Державною комісією з питань транспортних коридорів покладено на Інститут (Центр) комплексних транспортних проблем.

Прем'єр-міністр України

П. ЛАЗАРЕНКО

Інд. 34

ЗАТВЕРДЖЕНИЙ
постановою Кабінету Міністрів України
від 16 грудня 1996 р. № 1512

ПЛАН
першочергових заходів щодо створення
національної мережі міжнародних
транспортних коридорів в Україні

1. Провести розрахунки і подати Кабінетові Міністрів України кошторис витрат, необхідних для розроблення проектів концепції і державної програми створення та подальшого функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Мінтранс, Мінекономіки, Мінфін.
До 15 грудня 1996 року.

2. Розробити і подати на розгляд Кабінетові Міністрів України проект концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, виходячи з необхідності забезпечення проведення єдиної державної технічної, технологічної, економічної, нормативно-правової та соціальної політики.

Мінтранс, Мінекономіки, МЗЕЗторг,
Держкомкордон, Державна митна служба,
Національне агентство з реконструкції та розвитку.
До 1 травня 1997 року.

3. Розробити і подати на розгляд Кабінетові Міністрів України проект державної програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Мінтранс, Мінекономіки, МЗЕЗторг, Мінфін, Мінюст,
МЗС, Національне агентство з реконструкції та розвитку,
Державна митна служба, Держкомкордон.
До 1 січня 1998 року.

4. Розглянути існуючі міжнародні документи з питань розвитку та функціонування транспорту, прийняті Європейською економічною комісією ООН та Європейським Співтовариством. Підготувати та подати на розгляд в установленому порядку необхідні пропозиції щодо приєднання України до зазначених міжнародних організацій.

Мінтранс, Мінюст, МЗС.
До 1 березня 1997 року.

5. Провести переговори з міжнародними організаціями, країнами-донорами та потенційними інвесторами з метою залучення міжнародної технічної допомоги та інвестицій для створення та організації функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Національне агентство
з реконструкції та розвитку, Мінтранс.
Протягом 1997 року.

6. Підготувати та подати Валютно-кредитній раді Кабінету Міністрів України пакет документів (ТЕО, бізнесплан та інші) про залучення іноземних кредитів для фінансування захо-

дів з створення та забезпечення функціонування транспортних коридорів.

Мінтранс, Мінекономіки, Мінфін,
МЗЕЗторг, Укрексімбанк,
Національне агентство з реконструкції та розвитку.
Протягом 1997 року.

7. Подати Кабінетові Міністрів України пропозиції щодо створення відкритого акціонерного товариства «Транспортні коридори України» із змішаною формою власності, виходячи з необхідності прискорення організації першочергових проектних та будівельно-монтажних робіт, пов'язаних з розбудовою транспортних коридорів.

Фонд державного майна, Мінтранс.
До 1 лютого 1997 року.

8. Розробити і подати Кабінетові Міністрів України техніко-економічні обґрунтування та пропозиції щодо підвищення швидкості руху поїздів на першочергових ділянках транспортних коридорів.

Мінтранс.
До 1 липня 1997 року.

9. Для забезпечення функціонування Євро-Азіатського транспортного коридору здійснити заходи з організації регулярного поромного сполучення для перевезення вантажів між портами України і Грузії.

Мінтранс, Державна митна служба, Держкомкордон.
Перше півріччя 1997 року.

Додаток
до постанови Кабінету Міністрів України
від 16 грудня 1996 р. № 1512

ПЕРЕЛІК
транспортних коридорів України,
включених як складову частину до мережі
міжнародних транспортних коридорів

Назва коридору	Маршрут по Україні	
	залізничний транспорт	автомобільний транспорт
1	2	3
№ 3 (Критський) Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ	Державний кордон з Польщею – Мостиська II – Львів – Красне – Тернопіль – Хмельницький – Жмеринка – Козятин – Фастів – Київ	Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ
№ 5 (Критський) Трієст – Любляна – Братіслава – Ужгород – Львів	Державний кордон з Угорщиною, Словаччиною – Чоп – Львів	Косини – Чоп – Стрий – Львів
Відгалуження 5а		Сторожниця – Ужгород – Мукачеве
№ 9 (Критський) Гельсінкі – Київ/Москва – Одеса/Кишинів/Бухарест – Александрополіс	Державний кордон з Білоруссю – Горностаївка – Чернігів – Ніжин – Київ – Козятин – Жмеринка – Роздільна – Кучурган – державний кордон з Молдовою	Нові Яриловичі – Чернігів – Копті – Київ – Любашівка – Платонове
відгалуження 9а	Роздільна – Одеса – Ізмаїл, з перспективною лінією Ізмаїл – Рені, далі на Румунію	Любашівка – Одеса

1	2	3
відгалуження 9с	Ніжин – Конотоп – Хутір Михайлівський – зернове – державний кордон з Росією, далі на Москву	Копті – Бачівськ
№ 7 (Критський) – по р. Дунай		

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 16 грудня 1996 р. № 1512

ПЕРЕЛІК
транспортних коридорів України,
які пропонується включити як доповнення
до мережі міжнародних транспортних коридорів

Назва коридору	Маршрут по Україні	
	залізничний транспорт	автомобільний транспорт
1	2	3
1. Балтійське море – Чорне море (Гданськ – порти Чорного моря)	Державний кордон з Польщею – Ягодин – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Хмельницький – Жмеринка – порти Чорного моря	Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря
Відгалуження		Тернопіль – Чернівці – Порубне/Мамалига
2. Євро-Азіатський (ЕАТК) (Іллічівськ – поромна переправа через Чорне море – Грузія – Азербайджан – поромна переправа – Туркменія)	Одеса – Миколаїв – Херсон – Іллічівськ – поромна переправа через Чорне море – Грузія	Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч

ДОДАТОК Б

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА
від 4 серпня 1997 р. № 821
Київ

**Про затвердження Концепції створення
та функціонування національної мережі
міжнародних транспортних коридорів в Україні**

(Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ
№ 523 (523-2002-п) від 12.04.2002
№ 1118 (1118-2004-п) від 25.08.2004)

Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є:**

Затвердити Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (додається).

Прем'єр-міністр України

В. ПУСТОВОЙТЕНКО

Інд. 34

1	2	3
3. Європа – Азія (на Волгоград, Макат, Чарджоу)	Державний кордон з Польщею, Угорщиною, Словаччиною – Львів – Фастів – Знамянка – Дніпропетровськ – Червона Могила – Державний кордон з Росією	Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве – Изварине (модернізація) Косини – Івано-Франківськ – Тернопіль – Вінниця – Кіровоград – Дніпропетровськ – Донецьк – Изварине (нова траса)
Відгалуження		Вінниця – Київ
ЧЕС (Причорно- морські країни)	Рені – Ізмаїл – Одеса – Іллічівськ – Миколаїв – Херсон – Колосівка – Помошна – Знамянка – Дніпропетровськ – Ясинувата – Квашине	Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ

Міністр
Кабінету Міністрів України

В. ПУСТОВОЙТЕНКО

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 4 серпня 1997 р. № 821

КОНЦЕПЦІЯ створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні

1. Загальні положення

Ця Концепція визначає основні принципи створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 року і входження їх у міжнародну транспортну систему.

Мета Концепції – встановити основи розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні у взаємодії наземних видів транспорту з водним транспортом, пов'язавши її створення із загальноєвропейською мережею.

Концепція розроблена на основі законодавства України, зокрема постанов Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 р. № 1324 (1324-96-п) та від 16 грудня 1996 р. № 1512 (1512-96-п), рішень Державної комісії з питань транспортних коридорів, а також міжнародних договорів України. Її концептуальні положення гуртуються на тому, що Україна є незалежною державою, одним із засновників ООН, входить до Ради Європи, міжнародних організацій з 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.

Актуальність Концепції 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.

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.

Перехід на ці принципи має здійснюватися поступово, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої і правової бази.

У Концепції обґрунтовані географічні напрямки і конкретний перелік транспортних коридорів, їх інфраструктура, варіант розвитку, що максимально відповідає вимогам міжнародної транспортної мережі, дана прогнозна оцінка обсягів перевезень

по кожному коридору, визначено етапність і пріоритетність створення.

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

Під час складання Концепції використані протоколи, угоди, меморандуми, що визначають різноманітні умови створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів, а також виконані за період досліджень розробки, обґрунтування та інші матеріали.

Концепція має бути стратегічним орієнтиром для всіх заінтересованих суб'єктів діяльності незалежно від форм власності та органів виконавчої влади, а її основні положення – основою програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

2. Організаційна структура транспортного і дорожнього комплексів, принципи розвитку та регулювання їх діяльності в умовах ринкової економіки

(Назва розділу 2 в редакції Постанови КМ № 523 (523-2002-п) від 12.04.2002)

Державне регулювання діяльності транспортного і дорожнього комплексів здійснюють відповідно Мінтранс і «Укравтодор». (Абзац перший розділу 2 в редакції Постанови КМ № 523 (523-2002-п) від 12.04.2002)

Єдині підходи до проведення державної політики в галузі створення транспортних коридорів та входження їх до

міжнародної транспортної системи розробляє Державна комісія з питань транспортних коридорів.

Суб'єктами господарської діяльності у транспортному комплексі є підприємства та організації Укрзалізниці, Укравіатрансу, Укрморрічфлоту, Укравтотрансу, в дорожньому господарстві – підприємства та організації, що належать до сфери управління Укравтодору, інші підприємства і організації незалежно від форми власності. (Абзац третій розділу 2 в редакції Постанови КМ № 523 (523-2002-п) від 12.04.2002, із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 1118 (1118-2004-п) від 25.08.2004)

Основу функціонування транспортно-дорожнього комплексу становлять ринкові відносини, найважливішими елементами яких є роздержавлення, демонополізація, цивілізована конкуренція, рівність структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу.

Створюються умови для прискореного акціонування та приватизації підприємств транспортно-дорожнього комплексу згідно із законодавством. Приватизація державних підприємств здійснюється шляхом продажу акцій відкритих акціонерних товариств, створених на базі майна цих підприємств, із збереженням у необхідних випадках контрольного пакету акцій цих підприємств у державній власності.

Структурно організаційні перетворення в транспортно-дорожньому комплексі передбачають відокремлення суб'єктів природних монополій від суб'єктів і підрозділів, що працюють у ринкових умовах.

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

- розвиток міждержавних транспортних зв'язків;
- інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення національної нормативної бази галузі, приведеної у відповідність з міжнародними документами;
- впровадження нової техніки та сучасних технологій організації перевезень;
- розвиток ринкового конкурентного середовища в галузі на основі сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів;
- впровадження у транспортно-дорожній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями;
- забезпечення безпеки у транспортно-дорожньому комплексі;
- розвиток в Україні наукової бази транспортно-дорожнього комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами;

– запровадження ресурсозберігаючих і енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне розв'язання проблеми охорони навколишнього природного середовища;

- створення інформаційних і автоматизованих систем управління;
 - розвиток комунікацій Європа – Україна – Азія, Північ – Україна – Південь, інших нових національних транспортних комунікацій;
 - розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;
 - розвиток туристичних послуг із забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.
- У підгалузях транспортно-дорожнього комплексу пріоритетними напрямками є:
- автомобільний транспорт:
 - розвиток міжміських автобусних перевезень;
 - щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень;
 - щорічне зростання обсягів транзитних перевезень вантажів;

- щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання міждержавних транспортних послуг і транзиту;
- залізничний транспорт:
- реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей;
- оновлення рухомого складу;
- входження національної інфраструктури залізниць до міжнародної системи транспортних коридорів;
- морський транспорт:
- оновлення та поповнення флоту;
- створення вільних економічних зон різних типів у морських портах;
- розвиток круїзного плавання;
- розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах;
- розширення перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів;
- створення державної системи безпеки судноплавства;

- удосконалення систем управління та зв'язку;
- річковий транспорт:
- розширення перевезень експортно-імпортних вантажів;
- розширення перевезень на туристичних суднах, особливо перевезень іноземних туристів;
- вдосконалення системи внутрішніх водних шляхів України;
- розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України у загальноєвропейську мережу транспортних коридорів;
- автомобільні дороги:
- приведення технічного рівня національної мережі автомобільних доріг у відповідність з міжнародними вимогами;
- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих доріг, підвищення рівня їх облаштування, безпеки та економічності перевезень, приведення їх у відповідність із сучасними вимогами;
- доведення стану штучних споруд на дорогах до сучасних нормативних вимог;

- забезпечення високої якості робіт з будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг;

- розширення обсягів будівництва автомобільних доріг, передусім за напрямками міжнародних транспортних коридорів.

3. Транспортні зв'язки, напрямки та перелік міжнародних транспортних коридорів

Основні транспортні зв'язки, що проходять через Україну:

- країни Центральної Європи - країни СНД;
- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки - країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

Відповідно до цих напрямків створюються транспортні коридори, які намічені Європейським Співтовариством і за рішенням другої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн включені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- коридор № 3 – Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;

- коридор № 5 – Трієст – Любляна – Будапешт (Братіслава) – Львів;

- коридор № 7 – Дунайський (водний);

- коридор № 9 – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград (ЄС дана попередня згода на продовження коридору до Александрополіса).

4. Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур та ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему.

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасичення європейських транспортних вузлів створює передумови для інтеграції в міжнародну транспортну систему, а наявність потужної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розроблення, виробництва та ремонту сучасної дорожньо-транспортної техніки.

Подальша інтеграція України у міжнародну транспортну систему передбачає:

– приєднання до існуючих міжнародних транспортних коридорів;

– доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів:

продовження коридору № 5	Львів – Рівне – Сарни – Мінськ
Балтійське море – Чорне море – Європа – Азія	Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса, Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5)
ЧЕС	Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тірана) – Дмитровград (Афіни) – Стамбул
Євразійський Північ – Південь	Одеса – Тбілісі (Єреван) – Баку – Ашгабат Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса

Концепцією передбачаються два варіанти розбудови транспортних коридорів на території України, включених як складова частина до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- реконструкція і модернізація існуючої мережі;
- спорудження нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами.

Реконструкція та модернізація існуючої 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.

До системи транспортних коридорів в Україні належать:

– автомобільні транспортні коридори, що реконструюються, з таким маршрутом проходження в Україні:

Критський № 3	Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ
Критський № 5 з відгалуженням	Косини – Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ, Сторожниця – Ужгород – Мукачеве
Критський № 9 з відгалуженням	Нові Яриловичі – Чернігів – Копті – Київ – Любашівка – Платонове, Любашівка – Одеса, Копті – Бачівськ
ЧЕС	Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ
Європа – Азія	Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве – Изварине
Балтійське море Чорне море з відгалуженням	Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря, Тернопіль – Чернівці – Порубне/Мамалига
Євразійський	Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч

– автомобільні транспортні коридори, намічені для будівництва:

Критський № 3	Краківець – Львів – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Київ
Критський № 5	Косини – Івано-Франківськ – Тернопіль – Підгайці
Європа – Азія	Косини – Івано-Франківськ – Тернопіль – Вінниця – Кіровоград – Дніпропетровськ – Донецьк – Ізварине
Балтійське море – Чорне море	Ягодин – Ковель – Луцьк – Хмельницький – Чорне – Балта – Одеса
Європа – Азія	Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч
Північ – Південь	Харків – Полтава – Кременчук – Кіровоград – Одеса

– залізничні транспортні коридори, що реконструюються, з таким маршрутом проходження в Україні:

Критський № 3	Мостиська – Львів – Красне – Тернопіль – Хмельницький – Жмеринка – Козятин – Київ
Критський № 5	Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ
Критський № 9 з відгалуженнями	Кучурган – Роздільна – Жмеринка – Козятин – Київ – Ніжин – Чернігів – Горностаївка, Роздільна – Одеса – Ізмаїл – Рені, Ніжин – зерново
ЧЕС з відгалуженнями	Рені – Ізмаїл – Одеса – Колосівка – Помічна – Знам'янка – Дніпропетровськ – Ясинувата – Квашине, Харків – Синельникове – Джанкой (Керч, Феодосія) – Сімферополь – (Євпаторія), Колосівка – Миколаїв – Херсон – Чаплине – Бердянськ, Донецьк – Маріуполь
Європа – Азія	Мостиська – Львів – Здолбунів – Козятин – Фастів – Знам'янка – Дніпропетровськ – Красна Могила
Балтійське море – Чорне море	Ягодин – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Жмеринка – Одеса
Євразійський	Херсон – Миколаїв – Одеса

– водний транспорт:

Критський № 7	Усть-Дунайський – Ізмаїл – Рені
---------------	---------------------------------

Для забезпечення функціонування транспортних коридорів створюються транспортно-складські комплекси (ТСК), які застосовуються для переробки контейнерних, контейнерних та інших вантажів, за такою класифікацією:

сухопутні прикордонні – Ковель, Франко-Транс – Рава-Руська (Жовква), Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;

сухопутні на території України – Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ;

водні – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайський, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Олександрівське, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ.

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

5. Створення міжнародної автомобільної мережі Реконструкція існуючих автомобільних доріг

Передбачається реконструкція існуючих автомобільних доріг з 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 існуючий порядок обслуговування, експлуатації та фінансування ремонту і будівництва доріг.

Спорудження нових швидкісних автомобільних доріг

Передбачається додатково існуючої і створення нової автомобільної мережі в основному на окремих напрямках у новій смузі відведення.

У тих місцях, де напрямки нової та існуючої автомобільних доріг збігаються і де місцеві умови дають можливість це зробити, обидві дороги проходять в одній смузі відведення, проте стикується тільки у спеціальних пунктах виїзду і заїзду на нові дороги.

З метою економії земель та запобігання іншим витратам максимально використовується можливість проходження в єдиній смузі 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.

6. Автодорожній сервіс

Концепцією передбачається будівництво нових і реконструкція існуючих сервісних пунктів. На намічених для будівництва Критських коридорах № 3, 5, 9 пропонується на першій черзі розвитку (до 2000 року):

– спорудження нових об'єктів – 4 вантажних термінали, 44 пункти автодорожнього сервісу;

– реконструкція існуючих 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 контрольно-координуючі функції.

7. Створення міжнародної залізничної мережі Реконструкція існуючих залізниць

Залізничні лінії реконструюються з доведенням їх параметрів до міжнародних вимог і стандартів, виходячи з місцевих умов, залежно від забудови прилеглої території, рельєфу місцевості, стану штучних споруд, водовідводів, закріпленої смуги відведення земель тощо.

Зберігається змішаний рух пасажирських і вантажних поїздів із застосуванням графіків руху, особливо в ранкові та вечірні години.

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

Під час створення міжнародних транспортних акціонерних компаній з організації перевезень наміченими коридорами залізниці входять до складу їх засновників.

На окремих нерентабельних, але соціально необхідних ділянках за залізниць у разі відповідного обґрунтування можлива зміна форми власності.

Спорудження нової мережі швидкісних залізниць

Цей варіант передбачає збереження існуючої 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 існуючі лінії в основному для внутрідержавних вантажних і місцевих перевезень. На високошвидкісний транспорт поступово перекладається пасажирський рух і частина вантажного (легковагові вантажі).

Цей варіант віднесено на перспективу після 2015 року.

8. Змішані перевезення.

Взаємодія наземних та водних видів транспорту

Пропонується створити на всіх транспортних коридорах розвинуту мережу змішаних перевезень, в основі якої передбачаються контейнерні та контрейлерні перевезення.

Перевезення контейнерів і контрейлерів здійснюються морським, автомобільним і залізничним транспортом. Для їх перевалки, накопичення, сортування та підбирання за відповідними маршрутами передбачаються опорні ТСК – термінали, що створюються у великих транспортних вузлах, прикордонних пунктах пропуску в морських та річкових портах.

Концепцією пропонується спеціалізувати ТСК за категоріями: прикордонні, водні (морські та річкові порти), внутрішні. Всього визначено 46 пунктів розташування цих комплексів.

Намічаються маршрути спеціалізованих потягів між ТСК. Передбачається оснащення залізниць спеціалізованими платформами для перевезення великотоннажних контейнерів, автомобілів та автопричепів з вантажем.

Використовуються два типи платформ:

на першому етапі – переобладнані існуючі із зниженням підлоги платформи; надалі – нові, спеціальні конструкції, включаючи платформи із спеціальним вагонним візком, з розсувними колісними парами для застосування на шляхах з різною шириною колії (1520 та 1435 мм).

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

Концепція розвитку портів України розроблена ЧорноморНДІ-проектом.

9. Організація управління створенням та функціонуванням транспортних коридорів

Координацію та контроль за всіма роботами із створення і функціонування міжнародної транспортної мережі на території України здійснює Мінтранс.

Розбудова та функціонування транспортних коридорів за існуючими напрямками забезпечується відповідними підприємствами, підпорядкованими Мінтрансу.

Будівництво та експлуатація нових швидкісних магістралей здійснюється на конкурсних засадах, переважно із залученням недержавних інвестицій, включаючи іноземні, під контролем і за участю держави. (Абзац третій розділу 9 в редакції Постанови КМ № 1118 (1118-2004-п) від 25.08.2004)

Організацію та обслуговування перевезень на існуючих мережах виконують перевізники вантажів і пасажирів на всіх видах транспорту (державні та недержавні структури), вантажовласники, правління ТСК, експедитори, страхові компанії тощо.

(Абзац п'ятий розділу 9 виключено на підставі Постанови КМ № 1118 (1118-2004-п) від 25.08.2004)

10. Пріоритетність створення транспортних коридорів

Відповідно до ролі та значення кожного коридору в становленні міжнародних зв'язків України визначаються такі пріоритети створення транспортних коридорів на території України:

- коридор № 3;
- коридор № 5;

- Євроазіатський, разом з коридорами Балтійське море – Чорне море і № 7;
- коридор № 9;
- ЧЕС;
- Європа – Азія;
- відгалуження коридору № 9;
- Північ – Південь.

Згідно із зазначеними пріоритетами розвиваються всі об'єкти транспортного комплексу України – автомобільні дороги, залізниці, ТСК тощо.

11. Правове забезпечення створення в Україні транспортних коридорів

Правовою основою створення в Україні транспортних коридорів є Конституція України (254к/96-ВР), Закон України «Про транспорт» (232/94-ВР), а також інші законодавчі та нормативні акти, що діють в галузі транспорту.

Правова база транспортних коридорів України створюється шляхом:

- удосконалення чинних та розроблення нових актів законодавства, що стосуються транспортно-дорожнього комплексу;

- прийняття або адаптації існуючих в Європейському Співтоваристві міжнародних документів і угод стосовно транспортної інфраструктури;

- визначення та акредитація закладів, установ, фахівців для створення нормативно-правових і законодавчих актів, правил, норм і стандартів, використання з цією метою потенціалу освітніх та виробничих закладів;

- створення системи доведення нормативно-правових документів до безпосередніх користувачів незалежно від форм власності.

Розроблення правових актів здійснюватиметься відповідно до затверджених графіків з визначенням пріоритетності найважливіших та першочергових правових актів. Контроль за розробленням правових актів, їх державна реєстрація та введення в дію є одним з основних завдань державного регулювання розбудови транспортних коридорів.

Передбачається використання можливостей спільного розроблення нормативних документів з відповідними зарубіжними або міжнародними організаціями.

Порядок внесення змін та доповнень до актів законодавства, що стосуються транспортних коридорів, визначається законодавством України.

Передбачається здійснення постійного контролю за виконанням вимог нормативно-правових актів, в тому числі

контролю за приведенням установчих документів та організаційно-правових форм суб'єктів сфери транспортних коридорів у відповідність із законодавством.

12. Пріоритетність розвитку видів транспорту

Автомобільний транспорт має перспективи стійкого зростання, передусім через зміну структури розвитку економіки, насамперед легкої промисловості, виробництва товарів народного споживання, тобто тих галузей, що є споживачами послуг автомобільного транспорту, а також випереджаючого розвитку середнього та малого виробника.

Вантажний автотранспорт дає кращу якість послуг, він більш надійний і безпечний, легше контролюється збереження вантажів, додержання графіка завантаження і руху порівняно із залізничним.

Залізничний транспорт має переваги як перевізник масових сировинних вантажів при великих обсягах перевезень на далекі відстані (300 км і більше).

У зв'язку із спеціалізацією автомобільного і залізничного транспорту для різних вантажів, цією Концепцією не обумовлюється пріоритетність розвитку одного з видів транспорту.

При цьому припускається, що перевезення масових видів вантажів (паливо, руда, нафта, ліс, будівельні матеріали тощо) і надалі здійснюватиметься залізничним транспортом, а перевезення вантажів невеликого обсягу, особливо цінних, таких, що

швидко псуються, будуть виконуватися здебільшого автомобільним транспортом.

Таким чином, обидва види транспорту – автомобільний і залізничний однаковою мірою будуть становити основу міжнародної транспортної мережі України і розвиватимуться без визначення пріоритетів.

13. Соціально-економічні та екологічні аспекти створення транспортних коридорів

Створення транспортних коридорів поряд з поліпшенням транспортного обслуговування відіграє значну роль у соціально-економічному розвитку прилеглих територій. Безпосередньому впливу підлягають смуги територій завширшки 150–200 кілометрів. Будівництво автомагістралей, створення сучасної сервісної інфраструктури на них дасть змогу забезпечити роботою сотні тисяч чоловік як безпосередньо на будівництві, потім на експлуатації, так і через замовлення на дорожньо-будівельні матеріали, машини і механізми.

На виконанні будівельних робіт, у виготовленні будівельних матеріалів та конструкцій буде задіяна значна кількість працівників, отримає замовлення велика кількість підприємств промисловості будівельних матеріалів, з виробництва цементу, металу. Програма таких замовлень буде розрахована більш як на 10 років, що сприятиме відновленню деяких секторів економіки.

Буде надано поштовх розвитку підприємств машинобудівного комплексу.

За рахунок поліпшення роботи транспорту набудуть прискореного розвитку різноманітні галузі народногосподарського комплексу регіонів, через які будуть пролягати автомагістралі. Передусім це стосується сільськогосподарського виробництва. Розшириться можливість переробки продукції на місцях, з доставкою її в належному товарному вигляді до споживача.

Шкідливий вплив транспорту на довкілля зумовлюється передусім отруйними викидами в повітря, забрудненням поверхневих і ґрунтових вод, надмірним шумом.

Створення мережі транспортних коридорів повинно значно зменшити негативний вплив автотранспорту на прилеглі території. Досягнуто це буде через суттєве поліпшення умов руху, зменшення перенавантаження автомобільних до ріг, створення на нових магістралях відповідних природоохоронних умов.

Забезпечення сприятливих умов руху на магістралях, рівномірна швидкість, виключення затримок і необґрунтованих змін режиму руху, зумовить суттєве зменшення шкідливих викидів у повітря. Крім того, транспортні коридори вимагатимуть якісного поліпшення конструкцій двигунів автомобілів і застосування тільки високоякісного пального для них.

На автомагістралях транспортних коридорів будуть споруджені водовідстійники і споруди для очищення води.

За рахунок прокладання трас автомагістралей за межами населених пунктів, регулювання забудови в зоні їх дії,

дотримання відповідних параметрів у плані та поздовжньому профілі значно знизиться шкідливий вплив шуму від руху автотранспорту. У разі коли населені пункти будуть розташовані поблизу автомагістралей, на них обов'язково мають бути встановлені протишумові споруди.

ДОДАТОК В

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 30 травня 2018 р. № 430-р
Київ

Про схвалення Національної транспортної стратегії України
на період до 2030 року

{Із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ
№ 321-р від 07.04.2021}

1. Схвалити Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, що додається.

2. Визнати таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174 «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» (Офіційний вісник України, 2010 р., № 92, ст. 3280).

3. Міністерству інфраструктури разом з іншими заінтересованими центральними та місцевими органами виконавчої влади розробити та подати у тримісячний строк Кабінетові Міністрів України проект плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії, схваленої цим розпорядженням.

{Пункт 3 в редакції Розпорядження КМ № 321-р від 07.04.2021}

Прем'єр-міністр України

В. ГРОЙСМАН

Інд. 21

СХВАЛЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 30 травня 2018 р. № 430-р

НАЦІОНАЛЬНА
транспортна стратегія України на період до 2030 року

Загальна частина

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Так, у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить більш як 230 млн тон на рік. Територією України простягається 2714,5 кілометра внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 652 кілометри. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 20 951,8 кілометра, з яких 9 926,4 кілометра (47,4 відсотка) електрифіковані. Україна відіграє роль

транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії. Наявна диференційована мережа прямих та транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит через Україну переважно забезпечується вузловим аеропортом «Бориспіль». Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

У 2016 році на транспорт, складське господарство, пошту та кур'єрську діяльність припадало близько 6,6 відсотка валового внутрішнього продукту і 6,1 відсотка загальної кількості зайнятого населення. Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, оборона.

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної

політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Пасажирські перевезення, зокрема приміські залізничні, стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів. Так, в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип «користувач платить за послуги») та не запроваджено механізм реалізації та фінансування суспільно важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Однією з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці.

Однак світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність стрімкого об'єднання транспортних технологій та регіональних проектів мобільності. Транспорт стає все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2030 року замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згорання на електромобілі. Зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною тенденцією на всіх видах транспорту. Залізничні перевезення із швидкістю 350 кілометрів на годину стають реальністю, а технології «Маглев» вже зараз забезпечують швидкість 500 кілометрів на годину і більше.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація

діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу покращити його конкурентоспроможність, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва та торгівлі.

Ця Стратегія розроблена для комплексного розв'язання наявних проблем в транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII (далі – Угода про асоціацію), а також зміни геополітичного середовища в регіоні.

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Під час розроблення Стратегії використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє прогнозоване зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному

розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів. Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію, Угоди про певні аспекти повітряного сполучення від 1 грудня 2005 р. та парафорованого проекту Угоди між ЄС та його державами-членами про спільний авіаційний простір, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5, Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованої Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР, Паризької угоди, ратифікованої Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII, резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 «Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року», а також середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275.

Стратегія є основним документом розвитку транспорту. Інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства повинні відповідати положенням даного документа.

Мета Стратегії та основні напрями її реалізації

Стратегія визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року.

Метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для

забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки.

Реалізація Стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг.

Імплементация положень Стратегії дасть змогу посилити інституціональну спроможність організацій, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи.

Також слід зазначити, що з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу Стратегія враховує такі світові тенденції, що притаманні транспорту:

- використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу;
- застосування композитних матеріалів, зниження металемності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;

– використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, «зелених» видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища та збереження цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;

- масова контейнеризація перевезень, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;
- прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;
- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;
- зростання ролі дешевих авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
- забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;
- насичення автомобілізацією в розвинутих країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та мускульного транспорту.

Для впровадження Стратегії будуть виконані завдання за такими основними напрямками:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система

На 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.

Також 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 відсотків загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20–30 разів. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), але поки що спостерігається низький рівень її інтеперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Для транспортної галузі наведене виражається, зокрема, у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги під час експортних перевезень. Що, в свою чергу, має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки.

Існують диспропорції між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту. Через низький платоспроможний попит, недостатню лібералізацію та конкуренцію авіаційний транспорт перевозить пасажирів майже у 245 разів менше, ніж автомобільний; залізничний – приблизно у 800 разів більше, ніж річковий та морський.

Для максимального використання транспортного потенціалу України, зокрема як транзитної держави, необхідно створити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування та вжити заходів для забезпечення ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу країни і отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

- відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку;
- відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України;
- незавершеність адміністративної реформи, зокрема процесу розмежування функцій державного регулювання та контролю, включно з формуванням відповідних державних органів управління, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств;
- відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади

та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній галузі;

- відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;

- відсутність системи критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг;

- низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;

- тенденція до зниження ефективності використання пропускнуої спроможності, а саме:

- недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;

- недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг;

- низька швидкість доставки вантажів «від дверей до дверей» та у визначений строк;

- наявність «вузьких міст» транспортної інфраструктури;

- низька економічна привабливість використання судновласниками флоту під українським прапором;

- недосконала система запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування, зокрема габаритно-вагового контролю транспортних засобів та належного рівня відповідальності за перевищення дозволених параметрів, допустимих значень осьових навантажень транспортних засобів.

Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:

- удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних;

- виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади в транспортній галузі та продуктивності праці державних службовців (система підготовки персоналу) у зазначеній галузі;

- використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України та на основі комплексного системного підходу до координації роботи всіх видів транспорту та національної транспортної моделі;

- забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон;

- підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень, зокрема шляхом:

- розмежування регуляторних та управлінських функцій;

- впровадження незалежних наглядових рад на підприємствах державного сектору економіки, систем управління ресурсами підприємств, публічного моніторингу та системи звітності про діяльність та отримані результати;

- впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів щодо запобігання та протидії корупції;

- впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу;

- забезпечення розвитку сервісів доступу до публічної інформації;

- посилення діалогу між споживачами послуг, органами державної влади та органами місцевого самоврядування;

- впровадження сервісів електронного надання адміністративних послуг в транспортній галузі;
- визначення системи показників реструктуризації державних компаній з метою комерціалізації, демонополізації і відкритої конкуренції, підвищення прозорості, боротьби з корупцією, зменшення транспортних витрат та збільшення ефективності транспорту шляхом:
 - оптимізації та покращення управління державними ресурсами;
 - завершення структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця», зокрема запровадження вертикально-інтегрованої системи управління з належним стратегічним плануванням ресурсів в короткостроковій перспективі, а також забезпечення відокремлення оператора інфраструктури від вантажних та пасажирських перевізників;
 - позбавлення невластивих функцій державного управління державного підприємства «Адміністрація морських портів України»;
 - удосконалення управління державними активами в авіаційній інфраструктурі;
 - підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T);
 - забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, що передбачає:

- удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
- забезпечення розвитку мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів для забезпечення взаємодії різних видів транспорту;
 - створення мережі маршрутів регулярних контейнерних/мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих з маршрутами поїздів держав – членів ЄС;
 - створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо;
 - збільшення частки контейнерних перевезень та стимулювання розвитку контрейлерних перевезень;
 - часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт;
 - гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів;
 - зменшення часу обробки вантажів та формальностей шляхом спрощення адміністративних процедур під час міжнародних перевезень;
 - забезпечення єдиної технологічної сумісності на основних напрямках перевезень та стиках між видами транспорту;
- забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів, а саме:
 - забезпечення коротко-, середньо- та довгострокового планування розвитку автомобільних шляхів;

- визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання;

- введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;

- покращення якості та довговічності автомобільних доріг на основі проектно-кошторисної документації та висновків техніко-економічного обґрунтування;

- збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям;

- розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Закон України від 7 вересня 2005 р. № 2819-IV), та регламентів;

- впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів;

- збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів та забезпечення здійснення дієвого контролю за перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;

створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг, зокрема розширення переліку послуг, що надаються підприємствами транспортної галузі;

забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг, а саме:

- прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС;

- гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури;

- розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг;

забезпечення розвитку залізничного транспорту, а саме:

- лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками;

- нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних актів;

- реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті;

- запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки);

- структурна реформа ПАТ «Укрзалізниця» – фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника;

забезпечення розвитку автомобільного транспорту, а саме:

- поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень;

– запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС;

забезпечення розвитку водного транспорту, а саме:

– спрощення формальностей щодо оформлення вантажів та суден у торговельних портах;

– інституціональне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;

– впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден;

– поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;

– підвищення ефективності діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах;

– забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, а саме:

– лібералізація авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу;

– підписання та реалізація Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень;

– обрання України до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та активна участь в її роботі;

– організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС;

– технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху;

– підвищення ефективності використання повітряного простору України через запровадження в повітряному просторі вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS;

– розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти;

– підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту «Бориспіль» як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників;

– дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн пасажирів у частині управління аеропортових зборів відповідно до законодавства ЄС;

– реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомігстральних літаків, а за

доцільності і широкофюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС;

- створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС;

- підвищення ефективності діяльності Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами відповідно до законодавства ЄС для прийняття неупередженого рішення щодо інцидентів або актів незаконного втручання;

- запровадження комплексного підходу до врегулювання діяльності аеропортів як цілісних майнових комплексів на законодавчому рівні, враховуючи технологічні особливості та міжнародні вимоги до інфраструктури, запровадження сучасних підходів до економічного регулювання діяльності аеропортів усіх форм власності;

впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення:

- розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг;

- проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень;

- проведення реформи тарифного регулювання у сфері перевезення пасажирів автомобільним та міським електротранспортом відповідно до європейського досвіду;

- розроблення та затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням

структури та напрямків вантажопотоків, що забезпечить підвищення привабливості морських торговельних портів для користувачів транспортних послуг та створення гарантованого джерела компенсації витрат на відтворення та розвиток портової інфраструктури;

- перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з метою стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту;

- підвищення конкуренції на ринку авіаційних перевезень, зокрема шляхом залучення нових, у тому числі бюджетних авіакомпаній, та стимулювання наявних авіаперевізників, впровадження правил доступу до ринку наземного обслуговування відповідно до законодавства ЄС.

Очікувані результати:

- оцінка реального стану, формування прогнозу попиту на надання транспортних послуг, можливість прогнозування розвитку транспортної галузі на основі системного аналізу інформації. Створення умов для представлення інформації про транспортну галузь на офіційному веб-сайті Євростату;

- гармонізація законодавства України із законодавством ЄС, а саме:

- лібералізація ринку надання транспортних послуг відповідно до положень Угоди про асоціацію та Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС;

- розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями;

- створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень;

- впровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури;
- створення умов для конкуренції, включаючи перевізників недержавної форми власності на залізничному транспорті (до 25 відсотків ринку перевезень у 2025 році, до 40 відсотків у 2030 році з урахуванням потреб ринку);
- підвищення конкурентоспроможності українських автоперевізників на європейському ринку надання послуг з автомобільних перевезень;
- впровадження системи планування ресурсів підприємств (ERP) та використання найкращих світових практик управління у транспортній галузі;
- входження транспортної галузі у топ-5 галузей національної економіки за привабливістю на ринку праці;
- зростання продуктивності праці в транспортній галузі та частки доданої вартості в національній економіці;
- досягнення рівня продуктивності праці в транспортній галузі (приведені тонно-кілометри, пасажиро-кілометри на одного працюючого на рік) вищого, ніж середні показники в ЄС, створення нових робочих місць;
- зростання частки транспортної галузі у формуванні валового внутрішнього продукту країни, зменшення транспортної складової у ціні товарів та послуг;
- поліпшення фінансових результатів діяльності підприємств транспортної галузі;
- запровадження єдиної системи оподаткування для всіх суб'єктів господарювання, що займаються одним видом діяльності;

- розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, а саме:
 - забезпечення інтегрованої (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, у тому числі залізничною мережею колії завширшки 1435 міліметрів;
 - створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах в середні країни, що забезпечить в 2025 році місце України в топ-50, а у 2030-му в топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності (LPI Світового банку);
 - гарантування доставки «від дверей до дверей» та виконання «шести правил логістики» в ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати – тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами);
 - участь України у масштабних міжнародних транспортних проектах;
 - збільшення обсягу перевезених вантажів в 2030 році не менше 1900 млн тонн, зокрема з урахуванням авіаційних вантажних перевезень до аеропортів України;
 - досягнення кількості перевезених пасажирів не менш як 6000 млн осіб;
 - приєднання України до морського «Блакитного поясу» навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та

вантажами («блакитний пояс») та створення відповідних портів потужностей («блакитні смуги»);

– включення морських портів України до топ-100 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів;

– поліпшення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів;

– створення на основі державно-приватного партнерства міжнародних кооперацій, компаній – операторів перевезень, заінтересованих у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку;

– створення умов для успішного функціонування приватних перевізників на залізничному транспорті;

– збільшення перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС – Китай («Новий Шовковий шлях»), країни ЄС–Іран, Індія, країни ЄС – Туреччина та інші (не менше 1 млн. TEU в 2025 році та 2 млн. TEU в 2030 році);

– досягнення частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях від загального обсягу перевезень не нижче 10 відсотків у 2025 році, не нижче 20 відсотків у 2030-му;

– впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики, що сприятиме залученню транзитних вантажів та здешевленню експорту-імпорту товарів;

– створення органу державного регулювання природних монополій у транспортній галузі відповідно до Закону України «Про природні монополії»;

– спрощення процедур отримання регіональними аеропортами міжнародного статусу відповідно до стандартів та рекомендацій практики ІКАО;

– спрощення формальностей під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю, розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі;

– забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень;

– забезпечення створення конкурентних умов для виконавців дорожньо-будівельних та ремонтних робіт, технічного обслуговування, впровадження системи незалежного контролю якості їх виконання;

– підвищення рівня відповідальності учасників дорожніх перевезень за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та створення умов, які забезпечать дотримання учасниками дорожніх перевезень габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, зокрема впровадження процедури здійснення контролю ваги транспортних засобів під час руху та запровадження електронної системи контролю навантаження на вісь в русі.

Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти

На сьогодні спостерігається гостра конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання

транспортних послуг, де конкурентні переваги дають швидкість, безпеку та ефективність, які безпосередньо залежать від широкого використання інновацій та високих технологій. Рівень інноваційних транспортних технологій відображає і підвищує рівень конкурентоспроможності країни.

Сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів ЄС, технічних умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України. Разом з тим нормативи швидкості доставки вантажів на українських залізницях становлять максимум 400 кілометрів на добу, тобто менше 17 кілометрів на годину, а для більшості вантажів це 8–14 кілометрів на годину.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу її основних фондів.

Більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Залучення інвестиційних коштів з таких джерел в інноваційні транспортні проекти – це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки удосконаленню законодавчої бази.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

– брак фінансування транспортної галузі та недосконала фіскальна політика, що призводить до відпливу коштів з підприємств транспортної галузі;

– відсутність критеріїв та практичного досвіду визначення пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, недостатній рівень фінансування розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України;

– низький рівень управління ресурсами та недостатність заходів щодо стабільного розвитку підприємств транспортної галузі;

– високий рівень зношеності основних фондів (ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту та складського господарства у 2014 році – 97,9 відсотка), недостатня кількість рухомого складу, а також неефективний механізм стимулювання його оновлення;

– недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та ділянках внутрішніх водних шляхів паспортичним характеристикам;

– недосконалість механізму законодавчого врегулювання питання відведення земельних ділянок для будівництва та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури та технологічних обмежень для забудови навколишньої території, в тому числі використання підприємствами та організаціями транспорту земельних ділянок без оформлення права користування ними відповідно до вимог законодавства;

– недосконале валютне регулювання в частині необхідності продажу більшої частини валютної виручки; податкової політики в частині застосування податку на додану вартість до

імпортованих транспортних засобів, спеціалізованої наземної техніки, а також їх агрегатів та запчастин;

- недосконалі процедури публічних закупівель;
- неефективне нормативно-правове регулювання залучення інвестицій у транспортну галузь, у тому числі приватних та в рамках державно-приватного партнерства, що призводить до скорочення приватних інвестицій, та обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти інфраструктури;
- відсутність механізму компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти транспорту;
- відсутність прозорої системи обліку транспортних витрат та дієвого механізму контролю надання та використання коштів, передбачених для проведення ремонту, реконструкції та будівництва транспортної інфраструктури;
- технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь;
- невідповідність системи освіти у сфері транспорту та професійної підготовки фахівців сучасним інноваційним викликам, зокрема:
 - нездатність існуючої системи освіти та підготовки фахівців забезпечити інноваційний розвиток транспортної галузі;
 - невизначеність національних стандартів професійних компетенцій фахівців транспортної галузі, недосконала система їх підготовки та перепідготовки, а також невизнання державами – членами ЄС виданих вітчизняними навчальними закладами документів про освіту (індивідуальних ліцензій та сертифікатів).

Перелік завдань, які необхідно виконати для розв'язання проблем:

- запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі;
- запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток:
 - залізничного транспорту, зокрема стимулювання оновлення тягового та іншого рухомого складу;
 - внутрішнього водного транспорту, зокрема стимулювання оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в оновлення та будівництво річкових суден;
 - авіаційного транспорту, зокрема реалізації стратегічних проектів в авіації, модернізації та розвитку інфраструктури аеропортів та провайдера аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродромно-диспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень;
 - удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури;
 - розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень;
 - впровадження вимог Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі багатосторонньої квоти Європейської Комісії Міністрів транспорту, прийнятої

міністрами транспорту країн – членів Міжнародного транспортного форуму 28 травня 2015 р. у м. Лейпцигу;

- удосконалення законодавства з метою розвитку морських торговельних портів, перехід до європейської моделі управління «порт-лендлорд»;

- визначення стабільних джерел фінансування для обслуговування та експлуатації судноплавних шлюзів;

- удосконалення фінансової моделі підтримки розвитку авіаційної інфраструктури та реалізації регіональними аеропортами стратегічних проектів, в тому числі через державно-приватне партнерство та комплексні міжнародні програми з пільговими умовами фінансування;

- удосконалення процедури валютного регулювання для підприємств цивільної авіації з метою зменшення собівартості їх послуг та підвищення конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень;

- правове врегулювання питання використання безпілотних літальних апаратів у повітряному просторі України та особливо – в районі аеропортів та аеродромів цивільної авіації;

- впорядкування правових, експлуатаційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними експлуатантами, в тому числі в рамках проектів державно-приватного партнерства;

- перехід до планового та стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі;

- удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення

підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування;

- удосконалення законодавства та економічного механізму сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств, зокрема стимулювання розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення митних пільг;

- створення сучасної інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження України для організації повітряного руху з урахуванням завдань України як члена Євроконтролю;

- впровадження системи електронного документообігу під час здійснення авіаційних вантажних перевезень, в тому числі поширення кращого досвіду впровадження такої системи під час здійснення морських вантажних перевезень;

- запровадження технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажних перевезень та пошти відповідно до всесвітньої програми «IATA-FIATA Air Cargo Program»;

- забезпечення ефективного використання коштів та запобігання корупції під час реалізації проектів розвитку транспортної галузі, а саме:

- вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їх обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів;

- впровадження довгострокового фінансового планування реалізації інфраструктурних проектів в транспортній галузі відповідно до стратегічних пріоритетів, строку реалізації та життєвого циклу об'єктів транспорту з пріоритизацією проектів, що пов'язані з мережею TEN-T;

- створення уніфікованої (єдиної) системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної допомоги для ефективного розподілу інвестицій за пріоритетами розвитку транспортної галузі;

- впровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації про діяльність державних підприємств, забезпечення прозорості їх фінансових потоків;

- надання права громадськості на здійснення контролю за якістю виконання робіт та цільовим використанням коштів;

- розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти;

- розроблення механізму залучення та локалізації кращих світових технологій в транспортну галузь та галузь транспортного будівництва;

- забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку:

- автомобільних доріг;
- автомобільного транспорту;
- мультимодальних перевезень;
- високошвидкісного залізничного руху;
- внутрішнього водного транспорту;
- аеропортів авіації загального призначення;
- цифрових транспортних коридорів та електронної логістики;

- оновлення рухомого складу залізничного, автомобільного, авіаційного, морського та річкового транспорту;

- оновлення міського транспорту з переважним переходом на електротранспорт;

- електротранспорту;

- безпеки залізничного та дорожнього руху, польотів та судноплавства;

створення умов для впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників, а саме:

- впровадження новітніх технологій та інформаційного супроводу перевезень, зокрема шляхом створення єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту (залізничного, водного, автомобільного, авіаційного), вантажовласників, експедиторів та державних органів контролю на транспорті та в пунктах пропуску;

- впровадження інноваційних рішень та кращих світових практик, зокрема спільного митного та прикордонного контролю, під час проведення митних та інших контрольних процедур у разі здійснення перевезень, а також інтеграція систем обміну інформацією між прикордонною та митними службами та перевізниками для прискорення проходження процедур контролю;

- спрощення формальностей та удосконалення технологій обробки вантажів в логістичних терміналах, аеропортах та портах України;

- стимулювання впровадження інноваційних технологій (смайт-інфраструктури та смайт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем;

- поширення використання «хмарних» технологій зберігання даних, віртуалізації, центрів обробки даних тощо;

- підвищення пропускної спроможності дорожньої мережі шляхом впровадження інтелектуальних транспортних систем;
- впровадження систем автоматизованого контролю збереження вантажів під час транспортування всіма видами транспорту;
- створення умов для розвитку транспортно-логістичної діяльності та конкурентоспроможних 3PL–5PL-провайдерів;
- підтримка та практичне впровадження результатів досліджень у транспортній галузі, у тому числі шляхом розвитку вітчизняних наукових шкіл та міжнародного науково-технічного співробітництва, зокрема:
 - впровадження інноваційних освітніх програм професійної підготовки та перепідготовки персоналу для транспортної галузі, у тому числі шляхом дуальної освіти, виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління, бізнес-структур та громадських організацій та співпраці з міжнародними структурами;
 - виконання програм зміцнення потенціалу органів виконавчої влади шляхом підвищення професійного потенціалу та продуктивності праці (система підготовки та розвитку персоналу);
 - забезпечення діалогу та проведення регулярних консультацій між науково-дослідницькими організаціями, фінансовими установами, підприємствами та органами виконавчої влади;
 - забезпечення розвитку науково-дослідного та інноваційного партнерства з ЄС, США, Китаєм та іншими країнами (програми OECD, Horizon, Erasmus тощо), в тому числі заходи щодо поліпшення суверенного рейтингу OECD для України з метою зменшення вартості міжнародного експортно-кредитного фінансування транспортної галузі та її підприємств;

- затвердження професійних стандартів спеціалістів транспортної галузі;
 - забезпечення розвитку авіаційних закладів освіти та навчальних центрів з підготовки льотного складу;
 - впровадження системи підтвердження професійної компетентності водіїв та персоналу автомобільного транспорту відповідно до європейських практик;
 - спрощення і підвищення ефективності системи дипломування українських спеціалістів, забезпечення дотримання міжнародних стандартів підготовки та оцінки кваліфікації, зокрема шляхом укладення угод про визнання дипломів моряків України з іншими країнами.
- Очікувані результати:
- модернізація транспортної інфраструктури за результатами застосування національної транспортної моделі та програм розвитку галузі;
 - впровадження повного проектного інфраструктурного циклу управління розвитком та утриманням транспортної інфраструктури;
 - зростання обсягу інвестицій у транспорту галузь у розмірах, що забезпечують оновлення до 2030 року не менш як 90 відсотків основних фондів транспорту;
 - економія державних коштів шляхом запровадження прозорої системи обґрунтування, прийняття та проведення процедури державних закупівель та державних замовлень на виконання робіт, зокрема із залученням міжнародних організацій;
 - зростання обсягу приватних інвестицій в оновлення рухомого складу – приблизно 10,1 млрд гривень на рік;
 - зростання обсягу приватних інвестицій у термінальну інфраструктуру аеропортів;

- прийняття відповідних нормативно-правових актів та створення умов для експлуатації та обслуговування концесійних об'єктів транспортної інфраструктури;
- перехід фінансування дорожнього господарства від «залишкового принципу» до середньо- та довгострокового планування;
- оновлення завдяки локалізації кращих світових технологій на вітчизняних машинобудівних підприємствах транспортної галузі рухомого складу залізниць, транспорту для перевезення пасажирів, морського та річкового флоту;
- досягнення рівня локалізації виробництва інноваційного рухомого складу на вітчизняних підприємствах у 2030 році не менш як 80 відсотків;
- залучення та створення нових робочих місць у транспортному будівництві, машинобудуванні та суміжних галузях економіки, не менш як 20 тис. нових та 80 тис. суміжних робочих місць на кожні 10 млрд доларів США інвестицій;
- зменшення ступеня зносу основних засобів підприємств транспорту та складського господарства (видів економічної діяльності «Наземний та трубопровідний транспорт», «Водний транспорт», «Авіаційний транспорт», «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту») з 51,7 (показник 2015 року) до 45 відсотків у 2030 році;
- створення уніфікованої системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної фінансової допомоги для ефективного розподілу інвестицій за основними напрямками транспортної галузі з урахуванням національної транспортної моделі;
- забезпечення цільового використання коштів шляхом вироблення механізму управління проектним циклом розвитку транспортної інфраструктури;

- запровадження системи оприлюднення фінансової та операційної інформації державних підприємств, що належать до сфери управління Мінінфраструктури;
- забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі, а саме:
 - використання високотехнологічного рухомого складу на залізницях, автомобільних дорогах та водних шляхах (забезпечення розвитку нових видів транспорту – електромобілі, швидкісні поїзди тощо);
 - створення модернізованої високотехнологічної транспортної інфраструктури, включаючи розбудову мережі логістичних систем інноваційного типу для обслуговування пасажирів та обробки вантажів, формування інтелектуальних транспортних систем;
 - створення надійно функціонуючої клієнтоорієнтованої національної мультимодальної транспортної мережі, яка забезпечує зручність інтерфейсу взаємодії користувача з транспортною системою та інформаційну прозорість;
 - організація ефективного інформаційного супроводу бізнес-процесу «торгівля – транспорт», зокрема впровадження єдиної системи управління інформаційними потоками під час транспортування вантажів та «дружнього» інтерфейсу взаємодії між замовником перевезень та їх безпосереднім виконавцем;
 - реалізація стратегії (виконання програми) розвитку цифрових транспортних коридорів та електронної логістики шляхом впровадження безпаперової торгівлі, взаємного визнання електронних товаросупровідних документів та надання трансграничних транспортних послуг;
 - впровадження інноваційних рішень та кращих світових практик проведення митних та інших контрольних процедур під час здійснення перевезень;

- впровадження інтелектуальних транспортних систем та систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS, ITS, SST та LRIT, RIS; СМАРТ-тахографи);
- використання європейської навігаційної супутникової системи (Galileo) та технології навігації GNSS;
- створення нових робочих місць на підприємствах транспортної галузі;
- використання у транспортно-дорожньому комплексі інноваційних технологій, поживлення ділової активності та будівництва, зростання життєвого рівня населення, бюджетних надходжень тощо, що будуть отримані завдяки реалізації інфраструктурних транспортних проектів;
- забезпечення створення умов для впровадження на залізницях високошвидкісного пасажирського руху (до 400 кілометрів на годину), експрес-доставки цінних вантажів (до 350 кілометрів на годину), прискореної доставки контейнерів (не менш як 200 кілометрів на годину);
- модернізація інфраструктури річкового транспорту та інфраструктури глибоководних морських портів;
- проведення ремонту судноплавних шлюзів на р. Дніпро та реалізація проектів з їх модернізації;
- відродження флоту морського та річкового транспорту;
- забезпечення фактичних глибин у морських портах та на підхідних каналах відповідно до встановлених паспортних характеристик, розбудова глибоководних морських портів, автоматизація перевантажувальних процесів на морських терміналах;
- забезпечення гарантованих глибин на р. Дніпро 3,65 метра;

- забезпечення розвитку аеропортів, приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО шляхом її модернізації із збереженням у державній власності цілісних майнових комплексів аеропортів;
- реконструкція мережі магістральних автомобільних доріг, що відповідає стандартам мережі TEN-T та з'єднує обласні центри між собою та м. Києвом для збільшення регіональної мобільності;
- збільшення частки доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, з 30 (у 2015 році) до 70 відсотків (у 2030 році);
- будівництво кільцевих доріг навколо м. Києва та інших великих міст;
- забезпечення формування професійного потенціалу та створення ефективної системи професійної підготовки та науково-технічного супроводу інноваційного розвитку транспортної галузі, зокрема шляхом впровадження превентивної моделі підготовки фахівців (новітня освітня програма підготовки персоналу);
- забезпечення збереження та розвиток професійного кадрового потенціалу;
- виконання спільних програм закладів освіти, органів державного управління та бізнес-структур з розвитку діяльності транспортної галузі;
- визнання національних дипломів світовими транспортними компаніями.

*Безпечний для суспільства, екологічно чистий
та енергоефективний транспорт*

Рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище в Україні не відповідають сучасним вимогам. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків.

За період з 2011 по 2016 рік у дорожньо-транспортних пригодах в Україні загинуло 26,7 тис. осіб, з них 43,7 відсотка – пішоходи і велосипедисти. За оцінкою Світового банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4–5 млрд доларів США. Так, в 2016 році на українських дорогах загинуло майже 3,4 тис. осіб, 33,6 тис. були травмовані.

90–95 відсотків викидів забруднюючих речовин у повітря міст, у місцях скупчення людей припадає на автомобільний транспорт. Транспортна політика ЄС поставила завдання скоротити наполовину використання автомобілів на традиційних видах пального у містах до 2030 року та повністю від них відмовитися до 2050 року.

Виконання зобов'язань у рамках конвенцій Міжнародної морської організації, Конвенції про охорону біологічного різноманіття, ратифікованої Законом України від 29 листопада 1994 р. № 257/94-ВР, та Конвенції Організації Об'єднаних Націй про боротьбу з опустелюванням у тих країнах, що потерпають від серйозної посухи та/або опустелювання, особливо в Африці, до якої

Україна приєдналася згідно із Законом України від 4 липня 2002 р. № 61-IV, вимагає застосування технологій, які мінімізують вплив на живу природу та землі, сприяють збереженню морського біорізноманіття, врахування потреб охорони навколишнього природного середовища, збереження земель, водних об'єктів, біорізноманіття під час розвитку транспортної інфраструктури.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

– високий рівень смертності та травматизму в результаті дорожньо-транспортних пригод;

– значна частина транспортних засобів, що експлуатуються українськими перевізниками, є застарілими, неефективними та справляють значний негативний вплив на навколишнє природне середовище;

– недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання і державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті;

– недосконалість системи управління безпекою на транспорті та відсутність єдиного координаційного органу управління безпекою дорожнього руху, що є причиною відсутності цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху;

– недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху;

– недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики та управління ризиками;

– неефективний підхід до розв'язання проблеми високого рівня аварійності та тяжкості її наслідків і створення наукового підґрунтя діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;

- відсутність конкретних вимірних цілей з підвищення рівня безпеки дорожнього руху, відповідного скоординованого плану дій у зазначеній сфері;
- незадовільний технічний стан значної кількості транспортних засобів та відсутність системи здійснення контролю за безпечністю транспортних засобів під час їх експлуатації;
- низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- недостатнє фінансування заходів, спрямованих на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
- неефективна система сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (незадовільний стан домедичної допомоги в першу годину після дорожньо-транспортної пригоди);
- низький рівень підготовки водіїв та відсутність ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;
- низький рівень контролю у сфері безпеки на транспорті, зокрема в частині охорони навколишнього природного середовища, уникнення відповідальності за порушення законодавства України про охорону навколишнього природного середовища та низька культура населення щодо природоохоронних заходів;
- відсутність стимулювання застосування альтернативних джерел енергії на об'єктах транспортної інфраструктури;

- велике антропогенне навантаження на навколишнє природне середовище, високий рівень забруднення атмосферного повітря і шуму від автомобілів у місцях життєдіяльності людей;
 - нерозв'язаність проблем утилізації зношених шин, відпрацьованих олив та транспортних засобів;
 - значний вплив автомобільного транспорту на глобальну зміну клімату;
 - низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;
 - незадовільний стан збереження найбільш цінних річкових екосистем, оселищ, видів рослин і тварин, що охороняються відповідно до законодавства України, у планах розвитку інфраструктури річкового транспорту і проведення днопоглиблювальних робіт;
 - неврегульованість питання на законодавчому рівні щодо контролю польотів безпілотних літальних апаратів та орнітологічної ситуації навколо аеропортів;
 - незадовільний стан або відсутність захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць;
 - відсутність велосипедних доріжок, пішохідних зон у містах.
- Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:
- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;

- приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;
- впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;
- захист від актів несанкціонованого втручання у діяльність транспорту, а саме:
 - підвищення рівня технічного оснащення, організаційного та кадрового забезпечення об'єктів забезпечення транспортної безпеки з метою запобігання та реагування на акти незаконного втручання;
 - впровадження новітніх технологій безпеки, зокрема сканерів, детекторів нових вибухових речовин, інтелектуальних чипів та систем кібернетичного захисту;
 - впровадження інформаційних технологій авіаційної безпеки, зокрема інформаційної системи авіаційної безпеки; підвищення рівня безпеки на транспорті, а саме:
 - впровадження класифікації дорожньо-транспортних пригод, визнаної на світовому рівні;
 - удосконалення системи збору інформації про аварійні транспортні події, їх аналізу та розробки на основі отриманих результатів управлінських рішень;
 - запровадження дієвого механізму управління безпекою на транспорті, державного нагляду і контролю на транспорті;
 - забезпечення ефективного розподілу функцій між державними органами щодо розслідування транспортних подій, ліцензування, сертифікації та державного контролю за безпекою на транспорті;

- забезпечення впровадження вимог законодавства ЄС у сфері перевезення небезпечних вантажів, у тому числі з урахуванням принципів мультимодальності;
- підвищення рівня безпеки дорожнього руху, а саме:
 - виконання програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
 - утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;
 - розроблення ефективних процедур для виділення коштів з Державного дорожнього фонду та інших джерел на заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху;
 - інтеграція модулів з безпеки дорожнього руху до системи освіти;
 - реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів та запровадження механізму проведення перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі;
 - визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій щодо поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;
 - забезпечення здійснення контролю за впровадженням системи безпеки дорожнього руху, включаючи просвітницькі компанії та штрафи за порушення правил дорожнього руху, посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху;
 - широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвитку інфраструктури для руху велосипедів;
- удосконалення системи підготовки водіїв та інших учасників дорожнього руху щодо надання домедичної допомоги потерпілим;
- запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв та менеджерів з перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- створення Реєстру автомобільних перевізників, який включає базу даних щодо порушень вимог законодавства;
- проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідність дотримання правил дорожнього руху – місячники безпеки руху, рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо;
- підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень, а саме:
 - впровадження заходів з безпеки польотів з метою створення ефективної системи управління безпекою польотів на державному рівні та рівні суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до додатка 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Глобального плану забезпечення безпеки польотів на 2013–2027 роки;
 - посилення співробітництва з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA);
 - врегулювання на законодавчому рівні питання щодо здійснення контролю за орнітологічною ситуацією в аеропортах України з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО;
 - оновлення політики у сфері авіаційної безпеки з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації

- на державному рівні та нагляду за станом її виконання суб'єктами авіаційної діяльності відповідно до додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
- запровадження інформаційних технологій авіаційної безпеки;
- удосконалення правил та процедур об'єднаної цивільно-військової системи координації повітряного руху відповідно до національних інтересів України, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, документів Євроконтролю та законодавства ЄС;
- впровадження стандартів та рекомендованої практики ІКАО та Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі (SAFE) Всесвітньої митної організації, зокрема в частині запровадження інституту уповноваженого економічного оператора, для безпеки всього логістичного ланцюга поставок авіаційних вантажів та пошти і спрощення процедур перетинання державного кордону для пасажирів;
- підвищення рівня безпеки залізничних перевезень, а саме:
 - запровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті відповідно до законодавства ЄС;
 - запровадження процедур державної сертифікації безпеки для залізничних підприємств;
 - утворення органу з розслідування транспортних пригод на залізничному транспорті;
 - підвищення рівня безпеки судноплавства, а саме:
 - реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден;
 - створення національного сегмента системи обміну інформацією про рух суден та діяльність суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства;

- інтеграція до європейської інформаційної системи;
 - впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у разі забруднення із суден та створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден та аварійні події;
 - розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів;
 - забезпечення розвитку берегової інфраструктури Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ);
 - придбання морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури базування;
- підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті, а саме:
- забезпечення пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язковості додержання екологічних стандартів, нормативів та лімітів використання природних ресурсів під час провадження господарської, управлінської та іншої діяльності;
 - здійснення запобіжних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища в транспортній галузі та вироблення механізму компенсації заподіяної шкоди;
 - забезпечення проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної галузі, зокрема забезпечення під час планування, проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів з метою недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та

- об'єктів природно-заповідного фонду, включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин;
- установа протишумових споруд/екранів (у місцях розташування населених пунктів поблизу автомагістралей) у населених пунктах з кількістю населення не менш як 250 тис. осіб;
 - відновлення, охорона та використання захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць як складової екологічної мережі;
 - впровадження механізму економічного стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту;
 - впровадження системи дорожніх зборів з користувачів автомобільних доріг залежно від екологічного класу автомобіля;
 - впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту;
 - впровадження механізму економічного стимулювання перевізників для зменшення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зниження рівня шумів від транспортних засобів;
 - удосконалення системи реагування на забруднення морських вод шляхом визначення джерел фінансування і відповідальних виконавців національної системи термінової та ефективної боротьби з подіями, які призводять до забруднення моря

або берегової смуги нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами;

- стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки;

- стимулювання використання більш екологічно чистих матеріалів під час виготовлення будівельних сумішей для будівництва доріг та транспортної інфраструктури;

- здійснення комплексу регуляторних і фіскальних заходів, зокрема запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, впровадження економічних стимулів під час введення в експлуатацію транспортних засобів більш високого екологічного рівня;

- впровадження новітніх технологій тестування транспортних засобів за екологічними параметрами;

- впровадження національного плану реагування на випадки забруднення із суден у відкритому морі з урахуванням оновлення та придбання сучасних додаткових технічних засобів і обладнання, призначених для ліквідації та локалізації забруднень морського середовища;

- створення (побудова, реконструкція) достатньої кількості приймальних портових споруд для суднових відходів і забруднених вод, а також залишків вантажу з метою забезпечення дотримання відповідних міжнародних конвенцій, до яких приєдналась або планує приєднатись Україна;

- забезпечення міждержавного співробітництва під час розв'язання проблем у сфері охорони навколишнього природного середовища;

- забезпечення обладнання всіх суден та інших плавучих засобів ємкостями для збирання лляльних та інших забруднених

вод, які підлягають передачі на спеціальні очисні споруди для очищення та знезараження;

- забезпечення дотримання заборони щодо заходження в територіальне море суден, які не провели заміну ізольованого баласту і не обладнані цистернами і закритими фановими системами для збирання стічних вод будь-якого походження чи установками для очищення та знезараження таких вод, що відповідають міжнародним стандартам;

- створення умов для запобігання аваріям на транспортних засобах, які можуть призвести до погіршення екологічного стану водних об'єктів (забруднення), що може шкідливо вплинути на здоров'я людей і стан водних екосистем;

- підвищення відповідальності власників транспортних засобів за виникнення аварійних ситуацій, своєчасне інформування та ліквідацію їх наслідків.

Очікувані результати:

- зменшення рівня смертності внаслідок транспортних нещасних випадків/дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення – на 50 відсотків до 2030 року;

- зменшення кількості отриманих тяжких травм внаслідок транспортних нещасних випадків/дорожньо-транспортних пригод на 100 000 населення – на 50 відсотків до 2030 року;

- створення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху;

- запровадження механізму запобігання несанкціонованому втручання у роботу транспорту;

- функціонування системи електронного моніторингу за трафіком, управління ризиками на транспорті, геоінформаційних систем;

- скорочення макроекономічних втрат суспільства від аварій на транспорті на 50 відсотків до 2030 року;
- посилення адміністративної відповідальності суб'єктів господарювання за порушення вимог безпеки у сфері залізничного транспорту;
- забезпечення ефективної та прозорої діяльності органу з безпеки та органу з розслідування транспортних подій;
- запровадження системи обов'язкових та добровільних сповіщень та створення електронної бази даних;
- забезпечення належного рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів;
- удосконалення системи сертифікації та ліцензування;
- запровадження та забезпечення ефективного функціонування системи управління безпекою на транспорті з урахуванням європейських стандартів та впровадження системи управління ризиками на транспорті;
- запровадження програми раннього навчання правилам безпеки поведінки на транспорті та вивчення правил дорожнього руху;
- посилення водоохоронних, захисних, кліматорегулюючих, санітарно-гігієнічних, оздоровчих та інших корисних властивостей лісів і лісових насаджень;
- вжиття заходів для забезпечення безпеки судноплавства, а саме:
 - інтеграція до європейської системи національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух судна та аварійні події;
 - інтеграція аеронавігаційної системи України до європейської аеронавігаційної системи;

- ефективне функціонування національної системи з пошуку і рятування на морі;
- узгодження вимог функціонування української річкової інформаційної системи з вимогами стандартів ЕС;
- безпечне функціонування, підтримка у належному технічному стані, проведення своєчасного ремонту гідротехнічних споруд на внутрішньому водному транспорті;
- зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел до 60 відсотків рівня 1990 року, зокрема завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, велосипедів;
- зменшення сумарного обсягу викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведенного до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70 відсотків (від рівня 2015 року);
- збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 відсотків, у 2030 році;
- збільшення рівня застосування альтернативних видів палива та електроенергії до 50 відсотків до 2030 року;
- прийняття плану заходів із зниження впливу транспорту на навколишнє природне середовище, що пов'язано із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту, зменшенням негативного впливу транспорту на водні об'єкти;
- підвищення рівня екологічності авіаційного транспорту;
- зменшення питомих витрат палива на 10 тонно-кілометрів на 30 відсотків до 2030 року.

Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція

На сьогодні управління розвитком транспортного сполучення між регіонами України є малоефективним. Наявність значної кількості пасажирів, які користуються пільгами, негативно вплинула на стан громадського пасажирського транспорту.

Пасажирські перевезення характеризуються низькою якістю послуг через системну відсутність інвестицій, застарілий рухомий склад, невідповідність пасажиромісткості автобусів обсягам пасажиропотоків, фактичної відмови від користування автостанціями, велика кількість перевізників перебуває «в тіні». У багатьох містах зменшується використання електричного транспорту. Відсутнє регулярне автобусне сполучення 23 відсотків мешканців сільської місцевості.

Необхідним є розширення доступу до транспортних послуг і підвищення мобільності населення, що передбачає поліпшення сполучення між регіонами та в містах країни, зокрема для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

- низька якість надання транспортних послуг з перевезення пасажирів;
- невідповідність законодавству ЄС системи замовлення соціальних зобов'язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів;
- зменшення провізної спроможності транспорту загального користування;
- зниження рівня життя мешканців сільської місцевості через відсутність регулярного забезпечення транспортними послугами;

- низький рівень доступності транспортних послуг та засобів, а також транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- домінування у міських та регіональних перевезеннях видів транспорту з високим рівнем викидів вуглецю та сірки;
- збитковість приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом та їх субсидування за рахунок вантажних;
- велика кількість пільгових перевезень (майже 20 млн громадян мають право на пільги) та невирішене питання щодо їх монетизації чи компенсації за такі перевезення;
- низька ефективність регулювання ринку перевезення пасажирів на таксі;
- обмежене бюджетне фінансування витрат, пов'язаних з наданням транспортних послуг з перевезення пасажирів, недосконалість процедури проведення конкурсів та укладення договорів про їх надання;
- відсутність системного контролю з боку організаторів перевезень та контролюючих органів за виконанням перевізниками умов договору про надання послуг на автобусних маршрутах загального користування, що не гарантує надання пасажирам якісних і безпечних послуг;
- недостатня мотивація перевізників щодо інвестування для здійснення заходів з підвищення рівня якості та комфортності перевезень на автобусних маршрутах загального користування;
- неефективна і неконтрольована система оплати проїзду пасажирами на автомобільному транспорті;
- наявність недобросовісної конкуренції (наявність на ринку регулярних перевезень великої кількості перевізників, що провадять свою діяльність без відповідних дозвільних

документів), що стримує інвестування перевізників у заходи з підвищення якості послуг пасажирського автотранспорту;

- високий рівень неофіційного працевлаштування працівників автомобільного транспорту;
- монополія на ринку автостанційної діяльності;
- нерозвинена мережа маршрутів авіаційних перевезень між регіонами країни, а також незадовільний стан аеропортів;
- висока вартість авіаційних пасажирських перевезень;
- значне фінансове навантаження на підприємства транспортної галузі, що пов'язані із здійсненням соціально важливих пасажирських перевезень;
- відсутність дієвої підтримки та популяризації велосипедного руху.

Перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем:

- забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту;
- забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів;
- запровадження механізму дієвого контролю за наданням звітності на транспорті всіма суб'єктами господарювання та підвищення їх відповідальності за надання недостовірних даних;
- протидія нелегальним перевезенням, створення умов для виходу перевізників з «тіні» та забезпечення легалізації доходів автомобільних перевізників;
- забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень та запровадження «єдиного транспортного квитка»;
- упорядкування організації та фінансування соціально важливих пасажирських перевезень всіма видами транспорту;

– удосконалення структури та механізму управління вузькоколійними залізницями;

- впровадження контрактної форми взаємовідносин перевізників з місцевими органами виконавчої влади щодо замовлення соціальних зобов'язань та суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів;
- лібералізація та дерегуляція ринку пасажирських автомобільних перевезень;
- врегулювання автостанційної діяльності;
- стимулювання розвитку транспортних перевезень пасажирів між регіонами країни, зокрема шляхом відміни податку на додану вартість, державного збору з пасажирів тощо;
- забезпечення розвитку мережі маршрутів авіаційних перевезень між регіонами країни, зокрема завдяки модернізації регіональних аеропортів та аеродромів із залученням міжнародних кредитних програм та грантів для здешевлення і підвищення доступності авіаційних послуг;
- створення сприятливих умов для залучення авіаперевізників для здійснення міжнародних перевезень та перевезень між регіонами країни, зокрема авіакомпаній моделі «лоу-кост»;
- запровадження стратегічного планування надання транспортних послуг в містах та прилеглих до міст територій як складової частини їх стратегічного планування розвитку, в тому числі з урахуванням забезпечення ефективного та зручного приміського сполучення між об'єктами транспорту (аеропорти, залізничні вокзали, морські та річкові порти, автовокзали тощо);
- виділення у містах окремих смуг руху для перевезення пасажирів;

- забезпечення інституціональної підтримки розвитку велосипедного руху, прийняття відповідних нормативно-правових актів щодо його участі у дорожньому русі;
- розроблення стратегії розвитку велосипедного руху, посилення велосипедної безпеки, яка б ґрунтувалася на прогресивному іноземному досвіді, та забезпечення розвитку інфраструктури для велосипедного руху;
- забезпечення розвитку соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей «Місто коротких шляхів» та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту;
- сприяння розвитку та популяризації авіації загального призначення, в тому числі шляхом спрощення процедур реєстрації, сертифікації та митного оформлення повітряних суден і надлегких літальних апаратів, а також приведення вимог законодавства України у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО щодо нерегулярних міжнародних польотів з некомерційною метою;
- підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС шляхом:
 - впровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності;
 - запровадження механізму організації соціальних зобов'язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів;
 - впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для поліпшення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги,

- впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи оплати проїзду;
 - створення умов для заснування спільних компаній приміських пасажирських перевезень за участю місцевих органів виконавчої влади;
 - створення умов для забезпечення діяльності приватних перевізників для здійснення перевезень пасажирів між регіонами країни та в міжнародному сполученні;
 - створення умов для з'єднання обласних центрів мережею швидкісних (від 160 до 200 кілометрів на годину – до 2025 року) та високошвидкісних (від 250 до 400 кілометрів на годину – до 2030 року) залізниць, зокрема на основі державно-приватного партнерства;
 - забезпечення за участю місцевих держадміністрацій поетапної заміни автомобільного транспорту на електротранспорт, зокрема шляхом залучення кредитів на сприятливих умовах, удосконалення законодавства тощо;
 - проведення перевірок використання транспортних засобів понад установлений виробником строк;
 - запровадження системи моніторингу дотримання прав пасажирів та критеріїв оцінювання якості послуг пасажирських перевезень, а також систем стимулювання перевізників за їх досягнення та дотримання соціальних нормативів;
 - забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування;
 - поступове оновлення рухомого складу для пасажирських перевезень, заміна видів транспорту з вуглецевими викидами, просування «зелених» видів транспорту, забезпечення розвитку

велосипедного руху в містах, заміна концепції використання міні-автобусів на більш гнучкі та екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

– сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт.

Очікувані результати:

– надання населенню високоякісних, безпечних та доступних транспортних послуг незалежно від місця проживання;

– надання усім користувачам доступу до транспортних послуг і забезпечення високої мобільності населення на рівні середніх показників країн ЄС;

– зменшення до 2030 року частки сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 кілометри від дороги з твердим покриттям, до 0,5 відсотка;

– охоплення до 2030 року регулярним автобусним сполученням 90 відсотків сіл та селищ;

– підвищення комфортності та швидкості проїзду пасажирським транспортом;

– створення мультимодальних пасажирських транспортних мереж;

– виконання програм щодо формування транспортних моделей міст, включаючи розбудову інтермодальної інфраструктури на залізничних, автобусних станціях, у портах для забезпечення ефективного поєднання перевезень індивідуальним транспортом і пасажирським транспортом та оптимізації його структури відповідно до потреб у перевезеннях, екологічності та осіб з інвалідністю, інших маломобільних груп населення;

– запровадження систем електронної оплати проїзду у пасажирському транспорті;

– вироблення механізму зниження вартості авіаперевезень між регіонами країни та стимулювання розвитку авіації загального призначення;

– розроблення програм гармонійного розвитку регіональних та столичних аеропортів;

– врегулювання механізму пільгових перевезень, упорядкування організації та фінансування соціальних зобов'язань, суспільно важливих пасажирських перевезень всіма видами транспорту та із зазначеною метою удосконалення законодавства про публічні закупівлі;

– задоволення потреб у перевезенні пасажирів та забезпечення розвитку туристичних маршрутів у віддалених регіонах країни шляхом використання вузькоколіїних залізниць;

– збільшення частки транспорту для перевезення пасажирів в містах в загальній структурі транспорту до 25 відсотків до 2020 року;

– збільшення питомої ваги транспортних засобів загального користування, що враховують потреби осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, до 50 відсотків до 2020 року;

– збільшення частки залізничного рухомого складу, об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, облаштованих з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, до 60 відсотків до 2030 року;

– зменшення частки надання «тіньових послуг» на ринку пасажирських перевезень;

– функціонування приватних та утворених за участю органів місцевого самоврядування приміських залізничних компаній у системі пасажирського транспорту.

Організаційне забезпечення та моніторинг реалізації Стратегії

Моніторинг реалізації Стратегії проводиться в межах повноважень Кабінету Міністрів України, Мінінфраструктури, інших органів виконавчої влади за участю громадських організацій та об'єднань підприємців, міжнародних організацій.

З метою реалізації Стратегії розробляються трирічні плани заходів, що включатимуть визначення ключових завдань та заходів, відповідальний орган, строк виконання; основні етапи; оцінку ресурсів та витрат; механізм моніторингу, оцінки та перегляду.

Також Мінінфраструктури утворюється моніторинговий комітет, до складу якого включатимуться представники заінтересованих органів виконавчої влади, громадських організацій, представників бізнесу, засобів масової інформації тощо.

Моніторинговий комітет на постійній основі оцінюватиме впровадження Стратегії та ефективність роботи транспортної галузі. У разі виявлення проблем або необхідності зміни пріоритетів комітет ініціює вивчення проблеми, перегляд або коригування Стратегії.

У рамках проведення моніторингу передбачається підготовка та оприлюднення щорічного звіту про стан виконання плану заходів з реалізації Стратегії.

Забезпечення ефективного виконання плану заходів з реалізації Стратегії здійснюватиметься з використанням відповідних інструментів моніторингу ключових показників

ефективності та посилення інституціональної спроможності Мінінфраструктури, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

Фінансування Стратегії здійснюватиметься за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів міжнародної технічної допомоги, інших міжнародних донорів та інших джерел, не заборонених законодавством.

ДОДАТОК Г

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 21 вересня 2011 р. № 991

Київ

Про утворення Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону

{Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ

№ 230 від 12.03.2012

№ 674 від 11.09.2013

№ 765 від 26.10.2016

№ 1060 від 18.12.2019

№ 1072 від 04.12.2019

№ 990 від 21.10.2020}

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Утворити Координаційний центр з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону, у складі згідно з додатком.

2. Затвердити Положення про Координаційний центр з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону, що додається.

Прем'єр-міністр України

М. АЗАРОВ

Інд. 52

Додаток
до постанови Кабінету Міністрів України
від 21 вересня 2011 р. № 994
(в редакції постанови Кабінету Міністрів
України
від 18 грудня 2019 р. № 1060)

СКЛАД

**Координаційного центру з провадження діяльності,
пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії
Європейського Союзу для Дунайського регіону**

Міністр розвитку громад та територій, голова Координаційного центру

Перший заступник (заступник) Міністра розвитку громад та територій, заступник голови Координаційного центру

Перший заступник (заступник) Міністра закордонних справ, заступник голови Координаційного центру

Перший заступник (заступник) Міністра цифрової трансформації

Перший заступник (заступник) Міністра інфраструктури

Перший заступник (заступник) Міністра фінансів

Перший заступник (заступник) Міністра енергетики

Перший заступник (заступник) Міністра внутрішніх справ

Перший заступник (заступник) Міністра юстиції

Перший заступник (заступник) Міністра розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства

Перший заступник (заступник) Міністра культури та інформаційної політики

Перший заступник (заступник) Міністра соціальної політики

Перший заступник (заступник) Міністра освіти і науки

Перший заступник (заступник) Міністра захисту довкілля та природних ресурсів

Перший заступник (заступник) Міністра молоді та спорту

Заступник Голови Держаудитслужби

Перший заступник Голови Держприкордонслужби

Перший заступник (заступник) Голови Національної поліції

Перший заступник (заступник) Голови Держводагентства

Перший заступник (заступник) Голови ДСНС

Перший заступник (заступник) Голови ДРС

Перший заступник (заступник) Голови ДМС

Перший заступник (заступник) Голови Держенергоефективності

Перший заступник (заступник) голови Закарпатської облдержадміністрації

Перший заступник (заступник) голови Івано-Франківської облдержадміністрації

Перший заступник (заступник) голови Одеської облдержадміністрації

Перший заступник (заступник) голови Чернівецької облдержадміністрації

Генеральний директор Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України

Представник Національної академії наук (за згодою)

Президент Асоціації органів місцевого самоврядування «Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону» (за згодою)

Директор Центру сталого розвитку та екологічних досліджень Дунайського регіону (за згодою)

Керівник структурного підрозділу з питань регіонального розвитку Міністерства розвитку громад та територій, секретар Координаційного центру

{Додаток із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 230 від 12.03.2012; в редакції Постанови КМ № 674 від 11.09.2013; із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 765 від 26.10.2016; в редакції Постанови КМ № 1060 від 18.12.2019; із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 1072 від 04.12.2019, № 990 від 21.10.2020}

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 21 вересня 2011 р. № 994

ПОЛОЖЕННЯ

про Координаційний центр з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону

1. Координаційний центр з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону (далі – Координаційний центр) є тимчасовим допоміжним органом Кабінету Міністрів України, утвореним з метою забезпечення узгодження дій центральних і місцевих органів виконавчої влади з питань участі України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону (далі – Стратегія), що ухвалена 23–24 червня 2011 р. на засіданні Європейської Ради у м. Брюсселі.

2. Координаційний центр у своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України, а також цим Положенням.

3. Основними завданнями Координаційного центру є:

1) сприяння забезпеченню координації діяльності органів виконавчої влади, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії;

2) підвищення ефективності діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії;

3) визначення шляхів, механізмів та способів вирішення проблемних питань, що виникають під час провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії;

4) надання сприяння у реалізації проектів, що відповідають національним інтересам України і мають позитивний вплив на подальший розвиток Дунайського регіону та України.

4. Координаційний центр відповідно до покладених на нього завдань:

1) розглядає пропозиції органів виконавчої влади щодо вирішення актуальних питань, пов'язаних з реалізацією Стратегії;

2) проводить аналіз стану справ та причин виникнення проблем у процесі провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії;

3) розглядає проекти, які можуть бути реалізовані у рамках Стратегії.

5. Координаційний центр має право:

– отримувати в установленому порядку від центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій інформацію, необхідну для виконання покладених на нього завдань;

– залучати до участі у своїй роботі представників центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій (за погодженням з їх керівниками), а також незалежних експертів (за згодою);

– утворювати у разі потреби для виконання покладених на нього завдань постійні або тимчасові робочі групи;

– організовувати проведення конференцій, семінарів, нарад та інших заходів.

6. Координаційний центр під час виконання покладених на нього завдань взаємодіє з центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями.

7. Посадовий склад Координаційного центру затверджує Кабінет Міністрів України.

До складу Координаційного центру входять голова, перший заступник та заступник голови, представники органів виконавчої влади, Секретаріату Кабінету Міністрів України, а також за згодою представник Громадської експертної ради при Українській частині Комітету з питань співробітництва між Україною та Європейським Союзом.

Головою Координаційного центру є Міністр розвитку громад та територій.

{Абзац третій пункту 7 із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 230 від 12.03.2012, № 674 від 11.09.2013, № 765 від 26.10.2016, № 1060 від 18.12.2019}

Голова Координаційного центру затверджує її персональний склад та вносить у разі потреби до нього зміни.

8. Формою роботи Координаційного центру є засідання, що проводяться за рішенням голови.

Засідання Координаційного центру веде голова, а в разі його відсутності – один із заступників голови.

Засідання Координаційного центру вважається правоможним, якщо на ньому присутні більш як половина його членів.

9. На своїх засіданнях Координаційний центр розробляє пропозиції та рекомендації щодо вирішення питань, пов'язаних з участю України в реалізації Стратегії.

Пропозиції та рекомендації вважаються схваленими, якщо за них проголосувало більш як половина присутніх на засіданні членів Координаційного центру.

У разі рівного розподілу голосів вирішальним є голос головуючого на засіданні.

Пропозиції та рекомендації фіксуються у протоколі засідання, який підписується головуючим на засіданні та секретарем і надсилається всім членам Координаційного центру та Кабінетові Міністрів України.

Член Координаційного центру, який не підтримує пропозиції або рекомендації, може викласти у письмовій формі свою окрему думку, що додається до протоколу засідання.

10. Пропозиції та рекомендації Координаційного центру можуть бути реалізовані шляхом прийняття Кабінетом Міністрів України рішення, проект якого вносить орган виконавчої влади відповідно до своїх повноважень.

11. Організаційне, інформаційне, матеріально-технічне забезпечення діяльності Координаційного центру здійснює Мінрегіон.

{Пункт 11 із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 765 від 26.10.2016}

ДОДАТОК Д

**Інформаційна довідка
щодо реалізації Стратегії ЄС
для Дунайського регіону в Україні**

Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону (далі – Стратегія) була затверджена Радою ЄС 24 червня 2011 року.

Стратегія спрямована на забезпечення інфраструктурного, екологічного, соціально-економічного та інституційного розвитку регіону.

В географічному плані Стратегія охоплює 14 країн:

- **країни Євросоюзу** – Німеччина (Баден-Вюртемберг, Баварія), Австрія, Словаччина, Чехія, Угорщина, Словенія, Румунія, Хорватія та Болгарія;

- **країни, які не є членами ЄС** – Сербія, Боснія та Герцеговина, Чорногорія, Молдова та Україна.

Стратегією передбачено співпрацю в рамках **11 пріоритетних напрямів** з метою досягнення нижчезазначених цілей та показників:

1) поліпшення ситуації у транспортній сфері та розвиток єдиного транспортного комплексу:

1а) внутрішнє судноплавство (координатори – Австрія, Румунія);

1б) автомобільний, залізничний транспорт та авіаційне сполучення (Словенія, Сербія);

· До 2020 року має бути забезпечено навігацію на Дунаї протягом 300 днів на рік.

· До 2020 року тоннаж вантажів, які перевозяться річковим шляхом має бути збільшений на 20 % у порівнянні з 2010 роком.

· До 2030 забезпечити залізничне сполучення між усіма столицями країн регіону (орієнтовна швидкість потягів 120 км/год).

· Збільшення вантажних перевезень річкою Дунай на 20 % до 2020 року.

· Мультимодальні термінали для зв'язку внутрішніх водних шляхів Дунаю і його приток з залізничним і автомобільним транспортом в регіоні.

· Підтримка вантажних залізничних перевезень та скорочення часу на пасажирські поїздки залізничним транспортом між великими містами регіону.

· Систематизація освітніх стандартів та підготовка кваліфікованих кадрів в сфері внутрішнього судноплавства до 2020 року.

· Гармонізація і обмін даними роботи Річкових інформаційних служб (РІС) Дунаю та приток.

· Ефективне управління інфраструктурою внутрішнього водного транспорту.

· Підтримка функціональної Базової мережі транспортних коридорів TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа) до 2030 року.

· Підтримка розвитку Мультимодальних терміналів в портах та інтеграція в їх мережу інших видів транспорту та можливих логістичних послуг до 2030 року.

· Поліпшення регіонального авіасполучення і впровадження ініціативи Єдине європейське небо.

· Сприяння покращенню вторинних і третинних доріг.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінінфраструктури

2) підтримка сталої енергетики (Угорщина, Чехія);

· До 2020 року зменшення викидів парникових газів на 20 % у порівнянні з 1990 роком.

· До 2020 року збільшення використання енергії з відновлювальних джерел на 20 % у порівнянні з 1990 роком.

· До 2020 року наближення до 20 % збільшення енергоефективності у порівнянні з 1990 роком.

· Досягнення кліматичних і енергетичних цілей Європа-2030.

· Усунення слабких місць в енергетиці регіону для виконання цілей Енергетичного Співтовариства.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Міненерговугілля, Держенергоефективності

3) сприяння розвитку культури та туризму, контактам між людьми (Болгарія, Румунія);

· До 2020 року збільшити чисельність туристів до регіону на 50 % у порівнянні з 2010 роком.

· До 2020 року збільшити круїзний туризм на 50 % у порівнянні з 2010 роком.

· Розробка зелених туристичних маршрутів в Дунайському регіону.

· Впровадження спільної системи моніторингу туристичних потоків в регіоні.

· Створення бренду Дунайського регіону.

· Розробка та підтримка Культурних маршрутів.

· Робота над альманахом «Голубої Книги» культурної ідентичності регіону.

· Розробка кластерів та мереж музеїв, інформаційних центрів для збереження культурної спадщини та природних цінностей.

· Обмін досвідом та підтримка сучасного мистецтва в Дунайському регіоні.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінкультури

4) відновлення та збереження якості води (Угорщина, Словаччина);

· До 2020 року зменшення забруднення поживними відходами на 20 % у порівнянні з 2010 роком.

· До 2020 року зменшення забруднення органічними речовинами на 20 % у порівнянні з 2010 роком.

· До 2020 року 80 % житлових кварталів басейну річки мають бути забезпечені системою очистки.

· До 2020 року 80 % водних ресурсів Дунаю мають бути придатними для купання.

· Робота по відновленню екосистем Чорного моря до умов 1960-х років.

· Забезпечення життєздатності популяцій дунайських осетрових.

· Аналіз та підготовка звіту по Дельті Дунаю для складання Плану управління Дельтою Дунаю.

· Розробка та виконання планів управління суббасейнами (Сава, Тиса і Прут).

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінприроди

5) управління екологічними ризиками (Угорщина, Румунія);

· До 2020 року зменшити ризики повеней на 25 %.

· Реалізація Дунайського плану управління повенями, скорочення ризику повеней до 2021 року.

- Вирішення проблеми дефіциту води і робота по адаптації до змін клімату.

- Підтримка та оновлення бази даних території з підвищеним ризиком небезпеки, забруднених ділянок, ділянок для зберігання небезпечних речовин.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінприроди, Закарпатська ОДА

6) збереження біорозмаїття, ландшафтів, якості повітря та ґрунтів (Німеччина – Баварія, Хорватія);

- До 2020 року збільшити території національних заповідників на 20 % у порівнянні з 2010 р.

- Збільшити різноманіття видів риби на 50 %.

- Робота по збереженню середовища для специфічних видів рослин і тварин в Дельті Дунаю, притаманних Дунайському регіону.

- Відновлення 15 % деградованих екосистем, в тому числі ґрунтів, і створення зеленої інфраструктури в регіоні.

- Запобігання появі нових чужорідних видів, які можуть становити загрозу екосистемі регіону.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінприроди

7) розвиток знань і освіти суспільства (Словаччина, Сербія);

- До 2020 року збільшити загальних обсяг державних та приватних інвестицій у сферу дослідження та технічного розвитку на 50 %.

- До 2013 року забезпечити 80 % впровадження широкополосного доступу до мережі Інтернет.

- Створення мережі для підтримки наукових досліджень та інновацій.

- Збільшення кількості патентних заявок на 20 % з числа країн Дунайського регіону.

- Збільшення на 20 % академічної співпраці між університетами в регіоні.

- Збільшення випуску спільних видань в рік на 15 % між країнами регіону.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

МОН, НАН України

8) підтримка конкурентоспроможності підприємств (Німеччина – Баден-Вюртемберг, Хорватія);

- До 2020 р. збільшити внутрішню торгівлю на 50 % у порівнянні з 2010 р.

- Збільшити на 50 % кількість патентів, що видаються.

- Сучасні технології та інновації через співпрацю торгових палат чи інших організацій.

- Створення мережі кластерів для біопромислових кампаній.

- Краці екологічні технології, очищення стічних вод, утилізація твердих відходів.

- Конкурентоспроможність та додана вартість підприємств в сільській місцевості.

- Новітні методики для професійної підготовки кадрів.

- Для розвитку МСБ освітні проекти та стимулювання торгівлі між країнами регіону.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінекономрозвитку

9) інвестиції в освіту та перепідготовку (Австрія, Молдова);

- До 2020 року забезпечити отримання 30 % молодих людей віком до 30–34 років повної вищої освіти.

- До 2020 року збільшити в 2 рази рівень доходів населення.
- Підвищення рівня зайнятості, особливо серед молоді.
- Підвищення якості, ефективності освіти та наближення її до потреб ринку.
- Забезпечення інклюзивної освіти, професійної підготовки та рівних можливостей.
- Підтримка співпраці між університетами та НДІ.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

МОН, НАН України

10) інституційна спроможність та адміністрування (Австрія – Відень, Словенія);

- До 2020 року скоротити до 4 тижнів термін здійснення необхідних процедур для започаткування бізнесу.
- Залучення експертного середовища, органів місцевого самоврядування та громадянського суспільства до Регулярних національних консультацій щодо формування ефективної політики в регіоні.
- Розвиток платформи міст Дунайського регіону для співробітництва.
- Збільшення ефективності тематичних багатосторонніх проектів.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

Мінекономрозвитку

11) Безпека та боротьба з організованою злочинністю (Німеччина, Болгарія)

- До 2015 року мати ефективну систему обміну інформацією (ДНК включно) між 14 країнами регіону.
- До 2015 року впровадити ефективну взаємодію правоохоронних органів з метою боротьби з організованою злочинністю.

- Співпраця поліції для підвищення безпеки в регіоні, боротьба з організованою злочинністю та протидії загрозам тероризму.
- Розробка стратегічної довгострокової співпраці між правоохоронними суб'єктами.
- Удосконалення систем прикордонного контролю, управління і контролю документів.
- Дотримання верховенства закону і боротьби з корупцією.

Відповідальні органи виконавчої влади за пріоритет:

МВС, ДФС, Держприкордонслужба

Щодо джерел фінансування реалізації Стратегії

Фінансування реалізації проектів в рамках Стратегії може бути здійснено за рахунок коштів в рамках наявних програм технічної допомоги ЄС та міжнародних фінансових організацій, національних бюджетів.

Українська сторона неодноразово порушувала у листах до Європейської Комісії питання щодо забезпечення **рівних фінансових можливостей** як для країн-членів ЄС, так і для країн – не членів, які не мають доступу до ресурсів Структурних Фондів ЄС.

З метою часткового фінансування Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону Європейською Комісією розроблено Дунайську транснаціональну програму 2014–2020 рр. Крім того, пріоритети Стратегії планується реалізувати за рахунок відповідних програм прикордонного співробітництва, а також залучення ресурсів МФО. Представники Мінекономрозвитку та МЗС беруть участь у регулярних засіданнях робочих груп по підготовці даної Програми.

Дунайська транснаціональна програма є фінансовим інструментом підтримки політики інтеграції у Дунайському регіоні у 4 сферах, які поєднали 11 пріоритетів Стратегії ЄС для Дунайського регіону, а саме:

✓ Інноваційність та соціальна відповідальність в Дунайському регіоні (Innovative and socially responsible Danube region).

✓ Навколишнє середовище та культурна відповідальність у Дунайському регіоні (Environment and culture responsible Danube region).

✓ Покращення інфраструктурних зв'язків та енергоефективність в Дунайському регіоні (Better connected and energy responsible Danube region).

✓ Ефективне урядування в Дунайському регіоні (Well governed Danube region).

Джерелом фінансування програми є ресурси Європейського фонду регіонального розвитку та Інструменту передвступної допомоги для держав-кандидатів на вступ до ЄС. Зважаючи, що Україна та Молдова не мають доступу до цих фінансових ресурсів, ці країни не приймали участі у першому конкурсі проектів Європейського інструменту сусідства. Європейською Комісією прийнято рішення про виділення Україні та Молдові 5 млн євро для фінансування участі у Дунайській транснаціональній програмі.

Загальний бюджет програми складає 262 989 835,60 євро (бюджет Програми складається з коштів Фонду Передвступної допомоги, Європейського фонду регіонального розвитку та національного співфінансування).

Крім того, наприкінці першого півріччя 2013 року Європейською Комісією спільно з співкоординатором пріоритетного напрямку № 10 Стратегії «Підвищення інституційної спроможності та адміністративної взаємодії» – адміністрацією м. Відень було започатковано **Інструмент технічної допомоги для підготовки до реалізації проектів в рамках Стратегії**, бюджет якого становить 900 тис. євро. Інструмент – перший пілотний проект, спрямований на надання допомоги ініціаторам ідей у підготовці

проектних пропозицій із макрорегіональним ефектом, що відповідатимуть критеріям Стратегії.

За результатами першого конкурсу Інструменту технічної допомоги в рамках Стратегії було відібрано проектну пропозицію «Створення річкових інформаційних служб на українській ділянці р. Дунай». Допомогу у підготовці проектної документації надавала австрійська консалтингова компанія «iC Clean Energy Solution GesmbH».

Законодавча база реалізації Стратегії в Україні.

Стан підготовки/реалізації проектних пропозицій

З метою активізації участі України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону 26.10.2016 року Кабінетом Міністрів України прийнято постанову № 765 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», якою від Мінекономрозвитку до Мінрегіону **передано функцію організаційного, інформаційного та матеріально-технічного забезпечення** діяльності голови Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з Учасстю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону.

Головою Координаційного центру є Віце-прем'єр-міністр – Міністр регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України Зубко Геннадій Григорович. Мінрегіон – контактний пункт в Україні.

8 грудня 2016 року було проведено чергове засідання Моніторингового комітету Дунайської транснаціональної програми (далі – Програма), до складу якого ввійшли представники країн-учасниць Програми, у тому числі і з боку України. На даному засіданні було схвалено результати першого відбору проектів, обговорено документи другого відбору проектів, план роботи на

2017 рік, а також забезпечення контролю та ефективної реалізації Програми.

Також розглядалось питання щодо включення українських партнерів, як повноправних учасників програми та виділення для України 5 млн євро для реалізації українських проєктів. Про це також окремо було наголошено представниками Генерального Директорату Європейської Комісії «Регіональна політика та урбанізація» під час зустрічі з делегацією Мінрегіону України 12 жовтня 2016 року в Брюсселі.

Наступним кроком має стати підписання міжнародного договору між Урядом України та Європейською Комісією щодо участі України у Дунайській транснаціональній програмі (до кінця 2017 року).

Водночас це не завадить українським проєктам взяти участь у другому конкурсі, який планується оголосити в січні 2017 року, а здійснити подання заявок після доопрацювання та схвалення оновленого програмного документу (у травні 2017 року).

Мінрегіоном разом із зацікавленими центральними органами виконавчої влади та облдержадміністраціями оновлено перелік українських пріоритетних проєктів запропонованих до реалізації в рамках імплементації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону. Станом на грудень 2016 року надано 41 проєктну пропозицію.

Контактний центр Стратегії ЄС для Дунайського регіону (Danube Strategy)

01 вересня 2014 року було прийнято рішення щодо створення Контактного центру Стратегії, право на адміністрування якого отримало Представництво Федеральної Землі Баден-Вюртемберг (ФРН) при ЄС.

Основні функції/завдання Контактного центру Стратегії:

- підтримка діяльності національних контактних пунктів Стратегії, координаторів пріоритетних напрямів Стратегії;
- підтримка приймаючої країни в організації проведення щорічних форумів Стратегії;
- організація заходів, що стосуються діяльності більш ніж одного пріоритетного напрямку Стратегії, або загальної діяльності Стратегії;
- підтримка комунікаційної складової реалізації Стратегії щодо імплементації проєктів, забезпечення досягнення цілей та індикаторів Стратегії;
- підтримка моніторингу та оцінка реалізації Стратегії.

Фінансування діяльності Контактного центру здійснюватиметься Європейською Комісією, а також з бюджету Дунайської транснаціональної програми 2014–2020рр. та країною – адміністратором центру.

Участь української Сторони у міжнародних заходах в рамках Стратегії

Представники Мінрегіону як Національного контактного пункту реалізації Стратегії в Україні на постійній основі мають брати участь у засіданнях національних контактних пунктів та координаторів пріоритетних напрямів Стратегії, а координатор від України в засіданнях Групи високого рівня реалізації, Міністерських зустрічах, щорічних форумах Стратегії.

Під час зустрічей обговорюються результати імплементації та визначаються подальші кроки реалізації Стратегії, розглядаються нові проєкти та визначаються можливі джерела фінансування проєктів в рамках Стратегії.

**Проекти ініційовані українською стороною,
які отримали Рекомендаційні листи
від Координаторів пріоритетних напрямів Стратегії**

1. Відновлення та подальший розвиток транзитного потенціалу України між основними вузлами Пан-європейської транспортної мережі (TEN-T)

Ініціатор проекту:

Чернівецька обласна державна адміністрація.

Дата отримання: 6 квітня 2012 року

2. Транскордонна співпраця із запровадження ефективної системи поводження з муніципальними та промисловими поводження з відходами на основі їх сортування

Ініціатор проекту:

Чернівецька обласна державна адміністрація.

Дата отримання: 1 березня 2012 року

3. Будівництво автомобільної магістралі «Одеса – Рені» (довжина – 261 км) за параметрами 1 категорії з мостовим переходом через Дністровський лиман (довжина – 5709,3 м)

Ініціатор проекту: Укравтодор, Мінінфраструктури.

Дата отримання: 14 червня 2012 року

4. Риба: спільний басейн – спільні рішення

Проект подано в рамках конкурсу ППС «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна»

5. Спільна українсько-угорська програма розвитку системи протипаводкового захисту на ділянці Верхньої Тиси

Ініціатор проекту: Держводагентство, Мінприроди.

Дата отримання: червень 2013 року

Наукове видання

Кухарська Наталія Олександрівна

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

Монографія

Дизайн обкладинки – В. Савельєва
Технічне редагування – Т. Шутова
Верстка – І. Стратій

Підписано до друку 05.07.2021 р. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Гарнітура Merriweather. Цифровий друк.
Ум. друк. арк. 19,53. Тираж 500. Замовлення № 0621-358.
Віддруковано з готового оригінал-макета.

Видавництво та друк: ОЛДІ-ПЛЮС
вул. Інглезі, 6/1, м. Одеса, 65101
Свідоцтво ДК № 6532 від 13.12.2018 р.

Тел.: +38 (0552) 399-580, +38 (098) 559-45-45,
+38 (095) 559-45-45, +38 (093) 559-45-45
Для листування: а/с 20, м. Херсон, Україна, 73021
E-mail: office@oldiplus.ua