**Тема 4. МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ**

 План

1. Визначення і призначення транспортних коридорів
2. Транспортні коридори через територію України
3. Міжнародний транспортний коридор «Європа–Кавказ–Азія» (ТРАСЕКА)
4. Участь України в МТК

**1. Міжнародний транспортний коридор** - це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Останніми роками у взаємовідносинах європейських та азійських держав одержав розвиток такий напрямок транспортної політики, як створення міжнародних транспортних коридорів (МТК). Ці шляхи сполучення виконують роль не тільки головних поєднуючих ланок між багатьма державами світу, а також є альтернативою для перевізників, які працюють на внутрішніх маршрутах України.



Передбачається, що по мережі міжнародних транспортних коридорів здійснюється близько п’ятдесяти відсотків всіх внутрішніх перевезень, цьому сприяє їх зручне географічне положення, велика пропускна спроможність, наявність пунктів сервісу та задовільний технічний стан.

Основне призначення транспортних коридорів – забезпечення мінімальної відстані перевезень з Європи у Закавказзя, Центральну Азію; з Польщі, Скандинавських та Прибалтійських країн у порти Чорного моря, країни Близького Сходу.

**2. Транспортні коридори через територію України**

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. за №1512 затверджено перелік автомобільних транспортних коридорів України, які включені до мережі міжнародних транспортних коридорів:

№3 Берлін/Дрезден–Вроцлав–Краковець–Львів–Рівне–Житомир– Київ;

№5 Трієст–Любляна–Братіслава–Чоп–Ужгород–Львів;

 №5а Сторожниця–Ужгород–Мукачево;

№9 Гельсінкі–Київ/Москва–Одеса/Кишинів/Бухарест–Горностаївка– Александрополіс;

№9а Любашівка–Платонове,

 №9в Любашівка–Одеса, №9с Копті–Бачівськ.

Крім того, вищезгаданою постановою затверджено перелік транспортних коридорів України, які пропонується включити як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів:

Балтійське море–Чорне море (Гданськ – порти Чорного моря).

**По Україні:** Ягодин–Ковель–Луцьк–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця– Умань – порти Чорного моря;

***відгалуження:*** Тернопіль–Чернівці– Порубне/ Мамалиґа. Євро-Азійський (ЄАТК) (Іллічівськ–поромна переправа через море –Грузія–Азербайджан–поромна переправа–Туркменістан).

**По Україні**: Одеса–Миколаїв–Херсон–Джанкой–Керч. Європа–Азія (на Волгоград, Макат, Чарджоу).

**По Україні:** Краковець–Львів–Рівне–Житомир–Київ–Полтава–Харків–Дебальцеве– Ізварине (модернізація);

 ***відгалуження:*** Косини–Івано-Франківськ– Тернопіль–Вінниця–Кіровоград–Дніпропетровськ–Донецьк–Ізварине (нова траса). ЧЕС (Причорноморські країни).

**По Україні:** Рені–Ізмаїл–Одеса–Миколаїв–Херсон–Мелітополь–Бердянськ–Маріуполь–Новоазовськ.

У цілому по коридорах показник інтенсивності руху вантажних автомобілів та автобусів розподіляється наступним чином:

 92,8% припадає на внутрішні, 6,1% – на міжнародні й 1,1% – на транзитні перевезення.

Найбільша інтенсивність спостерігалася в областях зі значним зростанням обсягів промислової продукції, при перевезеннях якої використовувалися вантажні автомобілі. У 2014 р. середня інтенсивність руху вантажних автомобілів та автобусів по коридорах стабілізувалась і становила 521,7 тис. автомобілів на рік.

Окремі показники інтенсивності руху транспорту на ділянках, в обох напрямках:

ЄАТК (Херсонська–Республіка Крим 2049 тис. од., із них 1300 тис. автобусів та 749 тис. вантажних автомобілів);

Європа–Азія (Київська–Полтавська 2223 тис. од., із них 357 тис. автобусів та 1866 тис. вантажних автомобілів);

ЧЕС (Донецька–Запорізька 2432 тис. од., із них 979 тис. автобусів та 1453 тис. вантажних автомобілів).

Міжнародні транспортні коридори, які перетинають Україну, сходяться в найкрупніших транспортних вузлах – **Львівському, Київському й Одеському.**

Через Львів проходить транспортний коридор №3, тут також закінчується коридор №5; через Київ проходить коридор №9 і закінчується коридор №3; в Одесі коридор №9 з’єднується з Євро-Азійським транспортним коридором (він визнаний поки що трьома країнами: Україною, Азербайджаном, Грузією).

Аналіз розташування обласних центрів України на головних магістралях на міжнародних транспортних коридорах свідчить, що:

 1) найкраще розташування на головних магістралях має **Одеса:** саме у цьому великому транспортному вузлі сходяться три міжнародні магістралі (коридор №9, Балтика–Чорне море та коридор ЧЕС);

2) у Києві сходяться коридор №9 із відгалуженням на Мінськ та коридор №3; 3) у Львові збігаються коридори №3 та №5, а крізь Ужгород проходить коридор №5; 4) окрім цього на важливій магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса (а також Дунайські порти Рені та Ізмаїл).

Слід зазначити негативні сторони проходження транспортних коридорів через територію України для розвитку регіонів.

*По-перше,* розвиток коридорів відбувається на Правобережній частині України, а також у приморських областях (Донецькій, Запорізькій, Миколаївській, Одеській), причому Лівобережна частина України (зокрема Харківська, Полтавська, Сумська області) залишаються поза увагою даних проектів.

*По-друге,* поза увагою залишаються такі значні транспортні вузли, як Харків, Чернігів, Луганськ тощо, які для внутрішніх перевезень відіграють значну роль.

 Основна номенклатура вантажів внутрішніх перевезень – вугілля, нафтопродукти, мінеральні добрива, цемент, будівельні матеріали. У загальному обсязі експорту послуг, послуги транспорту становлять 85%. Залізничні транспортні коридори №3, №5, №9 мають можливості пропускати потоки поїздів вдвічі більші за існуючі. Резерви пропуску автомобільних шляхів теж більші в 2–3 рази, ніж ті, що існують.

На сучасному етапі розвиток міжнародного транзиту в Україні має виключно важливе значення. Доходи від нього досягають 2,3 млрд. дол. США на рік, або 13% усього експорту. Кожна тонна транзиту вантажів через Україну дає 8–9 доларів валютних надходжень. На транспорті загального користування обсяги транзитних перевезень вантажів (2014 р.) становили 35 млн. тонн, із них залізничним транспортом 33,2 млн. тонн або 95%, автотранспортом 1,6 млн. тонн, річковим та повітряним – близько 0,2 млн. тонн.

Основні транзитні потоки в Україні проходять у двох напрямках:

 - між пунктами на західному та північно-східних кордонах у прямому залізничному та автомобільному сполученнях;

- між пунктами на північних, східних і на західному кордонах та морськими портами України.

Майже 95% транзитних потоків проходить в Україну через залізничні переходи.

В основному це БУЛИ експортні вантажі з росії, білорусі, Казахстану (залізна руда, кам’яне вугілля, нафтопродукти), що направляються у Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу. Автомобільні транзитні перевезення, в основному, здійснюються по автомагістралях, що проходять за напрямками: захід України – росія, білорусь; морські порти України – Ростов, Кавказ, Молдова – росія та інші.

До номенклатури вантажів, що перевозяться, входять продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, в тому числі й ті, що переробляються в морських портах. Згідно із Законом України від 7 лютого 2002 року №3022-ІІІ про Комплексну Програму утвердження України як транзитної держави у 2010–2014 роках, використання вітчизняних транспортних комунікацій для транзитних перевезень вантажів є одним із найбільш значних пріоритетів транспортної політики України. Відповідно до прогнозів світового економічного розвитку, зростання світової торгівлі випереджає, і буде ще більш випереджати, зростання світового виробництва.

При цьому найбільш стрімкий ріст товарообміну відбуватиметься в трикутнику “Північна Америка–Європа–країни Азійсько-тихоокеанського регіону”. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських чорноморських портів, розвинутої транспортної мережі в широтних та меридіальних напрямках створює всі необхідні передумови для оптимізації перевезень, а також залучення значних обсягів транзитних вантажів та пропуску їх по найкоротших напрямках.

3. **Міжнародний транспортний коридор «Європа–Кавказ–Азія» (ТРАСЕКА)**

Міжнародний транспортний коридор **(ТРАСЕКА**) являє собою мультимодальний комплекс транспортної системи країн регіону, робота якого спрямована на розвиток торгово-економічних відносин і транспортного сполучення між країнами і регіонами, що є вагомим внеском у відродження одного з найвідоміших історичних маршрутів Великого Шовкового шляху. Основний напрям діяльності програми ТРАСЕКА – розвиток транспортного коридору з Європи до країн Центральної Азії через Чорне море, Кавказ і Каспійське море. З технологічної точки зору програма орієнтується на перевезення вантажу за єдиним для всього маршруту транспортним документом при використанні різних видів транспорту. Передбачається, що реалізація програми сприятиме інтеграції між Європейським союзом і країнами-партнерами програми, більш ефективному розподілу ресурсів між країнами Заходу і Сходу, поліпшить інвестиційний клімат у країнах, територією яких буде проходити транспортний коридор, позитивно відіб’ється на їх науковому і культурному розвитку.

 Очікується, що розвиток програми ТРАСЕКА буде значною мірою залежати від планів Китаю по реалізації стратегії «Один пояс – один шлях» з організації так званого Нового шовкового шляху – транспортного маршруту для переміщення вантажів і пасажирів із Китаю в Європу, оскільки потенційно по коридору «Європа– Кавказ–Азія» може піти значна частина китайсько-європейського вантажопотоку. У вересні 1998 року на Саміті в м. Баку (Азербайджанська Республіка) 12 країнами ТРАСЕКА було підписано «Основну багатосторонню Угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору “Європа–Кавказ–Азія”» (ОМС), з метою реалізації в повній мірі своїх геополітичних і економічних можливостей. Сьогодні країни-учасники TRACECA розглядають транспортний коридор як довготривалий стабілізуючий фактор, що створює сприятливий інвестиційний клімат і справляє позитивний вплив на міжрегіональну інтеграцію. Крім удосконалення інституціональної системи транспортного коридору, а також підвищення рівня безпеки і стабільності транспорту, передбачається створення стійкого логістичного ланцюга мультимодальних перевезень, тобто забезпечення безперебійного руху товарів і вантажів по територіях країн із використанням різних видів транспорту – з поступовою інтеграцією коридору в Транс’європейські транспортні мережі. ОМС стало логічним продовженням міжрегіональної програми Європейського Союзу ТРАСЕКА і одночасно єдиною правовою базою для її ефективної реалізації. Після підписання цієї Угоди та створення Міжурядової Комісії (МПК) ТРАСЕКА та її Постійного Секретаріату з’явилися нові юридичні основи для розвитку і здійснення міжнародних транзитних перевезень на більш якісному рівні. Розвиток нового транспортного коридору сприяв формуванню ефективного транспортного потенціалу, що дозволяє забезпечувати всі зростаючі вантажопотоки з Азіатсько-Тихоокеанського регіону в Європу. Це також дозволяє створювати і розширювати ринки країн ТРАСЕКА і поступово інтегруватися у Транс’європейські транспортні мережі.

У наш час повноправними сторонами ОМС є 13 країн: п’ять країн Європи, три південно-кавказькі та п’ять центральноазіатських республік, кожна з яких має свою унікальну історію, культуру, мову, політичні та економічні системи. Програма розвивається як самостійна структура, що підтримує розвиток торговельних відносин та інтеграції економік країн учасниць ТРАСЕКА у світові ринкові перетворення, завдяки організаційному розвитку ТРАСЕКА та її подальшій інституціоналізації. З 2009 р. Республіка Литва активно бере участь у роботі інститутів ТРАСЕКА і має статус спостерігача в МПК ТРАСЕКА. Країни-учасниці мають реальні перспективи щодо посилення своєї ролі як транзитних держав. Цьому сприяють такі об’єктивні чинники, як геостратегічне положення країн і наявність у них інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури. Протягом всього коридору ТРАСЕКА ведеться будівництво нових автомобільних і залізних доріг. Споруджуються нові мости, порти й інша транспортна інфраструктура при одночасному відновленні існуючих автодоріг і залізниць, а також реконструкції 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, при одночасній підготовці відповідних кадрів для професійного здійснення міжнародних перевезень.

1. **Участь України в МТК**

Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив по МТК, пропонує свої варіанти коридорів Європейському співтовариству.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі, але ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

У травні [1993](https://uk.wikipedia.org/wiki/1993) року в Брюсселі на міжнародній конференції за участю керівних осіб 8 країн (Азербайджан, Киргизстан, Вірменія, Таджикистан, Грузія, Туркменістан, Казахстан, Узбекистан) для виконання програми ЄС щодо розвитку транспортного коридору з Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море в Центральну Азію, була висунута ідея створення МТК TRACECA (Transport Corridor Europed Caucasus Asia) — транспортний коридор Європа — Кавказ — Азія), що є компонентом міждержавної програми Tacis.

На конференції в Афінах в жовтні 1996 року до програми TRACECA були включені Україна і Монголія. У фінансуванні TRACECA беруть участь 16 країн, а також ЕБРР и МБРР. ТРАСЕКА називають іноді «Великим Шовковим шляхом XXI сторіччя», оскільки його архітектура призначена для перевезення нафти і бавовнику. За розрахунками, ТРАСЕКА повинен забезпечити потік в 100 тис. контейнерів на рік.

Транспортні коридори, які Україна разом пропонує включити до мережі міжнародних транспортних коридорів:

* транспортний коридор Гданськ-Одеса (Балтійське море-Чорне море, Польща, Україна). транспортний коридор «Євроазіатський» (ЄАТК) Чорноморськ (Одеса) — Поті (Батумі) — Тбілісі — Баку (Україна, Грузія, Азербайджан).
* транспортний коридор «Європа — Азія» (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай).

Науково-практичному забезпеченню розвитку МТК, які проходять по території України, у зв'язку з програмою розвитку транспорту, запропонованою ЄС, була присвячена міжнародна конференція транспортників, що відбулася в травні 1997 р. в Києві. В ній брали участь міністри транспорту 23 держав. Ґрунтовно розглянуто питання розвитку транспортної мережу автомобільних, залізничних, повітряних та водних шляхів через Україну в контексті загальноєвропейської економічної та політичної інтеграції.

У червні 1998-го, в Києві відбулася ще одна міжнародна конференція, присвячена проблемам розвитку МТК: «Чорноморсько-Каспійський регіон: умови та перспективи розвитку». На цій конференції за участю науковців, представників дипломатичних кіл Грузії, Ірану, Росії, Туреччини розглянуто проблеми використання інфраструктури, зокрема магістрального трубопровідного транспорту для поставок в Україну енергоносіїв та його транзиту територією нашої країни.

Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. У 2000 році обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту загального користування збільшилися на 4,3 % у порівнянні з попереднім роком, за 1 півріччя 2001 року на 5,0 % до аналогічного періоду минулого року.

Відповідно прогнозам очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4−5 %, обсяги перевезень вантажів до 2005 року можуть збільшитися на 27-28 %, пасажирів — на 2,7 %, а у перспективі до 2020 року вантажів — у 1,5-2 рази, пасажирів — у 1,3-1,5 раза.

Транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на природу. В умовах жорсткої конкуренції це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення.

**Контрольні питання до теми**

1. Які коридори складають міжнародну мережу транспортних коридорів?

2. Які заходи передбачено Програмою розвитку та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України?

3. Які транспортні коридори пролягають територією України?

4. З якою метою розроблено Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ - Азія?

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Міжнародна конвенція щодо безпечних контейнерів (КБК) від 02.12.1972 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

2. Митний кодекс України : кодекс прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI, редакція від 23.10.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua

3. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

4. Довідник по конвенції МДП. Європейська економічна комісія TIR. Організація об’єднаних націй, Нью-Йорк і Женева, -2010. C. 346.

5. Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2001 № 542 «Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

 6. Міжнародні автомобільні перевезення: посібник / Л. М. Костюченко, М58 Л. П. Докіль, Ю. Ф. Кучинський [та ін.]; Асоц. міжнар. автомоб. перевізників України. - К.: Бланк-Прес, 2010. ~ 208 с,: іл.

7. Дмитренко О. О. Cистема міжнародних дорожніх перевезень: поняття та засади функціонування // Порівняльно-аналітичне право / О. О. Дмитренко. – 2013. – №. 4. – С. 75–78.