

# Аналіз використання міжнародних транспортних коридорів в Україні

Валентина Чеклова<sup>1</sup>, Юрій Панченко<sup>2</sup>,  
Ірина Костира<sup>3</sup>

Кафедра Організація перевезень та управління на залізничному транспорті, Донецький інститут залізничного транспорту, УКРАЇНА, м. Донецьк, вул. Артема 184,

<sup>1</sup> E-mail: zavoput@mail.ru

<sup>2</sup> E-mail: yurich1357@gmail.com

<sup>3</sup> E-mail: mala1209@yandex.ua

*Abstract – The article analyzes the international transport corridors concerning Ukraine. We consider separately each of the corridors, their length along grated Ukraine as rail and road journey. The features of the data corridors, their disadvantages. Create ITC and entering them into the international transport system is recognized nationwide priority direction of development of the transport system of Ukraine. Since 1998, implemented a number of important tasks "Program establishment and operation of a national network of international transport corridors Ukraine". On the infrastructure ITC, new technologies, the development of information systems, conducting research. The fact that the state has a very high coefficient of transitivity (Transport attractive) and therefore recovery, development and expansion of transport corridors is important for Ukraine.*

Ключові слова – МТК (міжнародні транспортні коридори), Пан-європейський №3, Пан-європейський №5, Пан-європейський №7 Дунайський (водний), Пан-європейський №9, маршрут, транспортна система.

## I. Вступ

Україна має суттєві переваги щодо залучення міжнародних перевезень своєю територією та підвищення власного транзитного потенціалу через розвиток системи міжнародних транспортних коридорів (МТК), оскільки розміщена в центрі основних зв'язків між Західною і Східною Європою. Крім того, через Україну проходить найкоротший шлях в Азію, між Балтійським, Чорним і Каспійським морями та іншими регіонами. Велику роль відіграє і вихід України до Чорного моря, та її досить розвинуте портове господарство. Можлива поява і нових зв'язків зі створенням нових транспортних шляхів на Закавказзі, у країнах Скандинавії та Балтики, відновлення та поглиблення зв'язків із використанням річки Дунай та інших рік.

Відмічаючи вигідне геополітичне положення, не слід виключати й негативні фактори, що виникають у більшості випадків із вирішенням економіко-політичних питань як внутрішнього, так і зовнішнього характеру. Передбачення можливої появи та завчасну підготовку до нейтралізації, і зменшення негативних явищ можна забезпечити за умови розробки науково-обґрунтованих підходів до формування загальної моделі організації міжнародних перевезень в напрямках МТК, які повинні представляти єдині тех-

нологічні комплекси, що відповідають міжнародним нормам і функціонують в умовах уніфікованого законодавства.

## II. Основний матеріал дослідження

Пан-європейський транспортний коридор №3 проходить територією Німеччини, Польщі та України за маршрутом Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ. На території України залізничний маршрут цього транспортного коридору становить 648 км і є повністю електрифікованим, двоколіїним і обладнаний пристроями автоблокування, а протяжність автомобільних доріг загального користування складає 617 км. Трансєвропейський транспортний коридор №3 дає імпульс для динамічного просторового розвитку територій в зоні його впливу, сприяє створенню єдиного торгового ринку та подальшої інтеграції європейських країн. Пряме залізничне сполучення від Дрездена до Львова поставило завдання прокладання нових шляхів європейського стандарту в напрямку Мостицька – Львів та будівництва нового міжнародного вокзального комплексу. Маршрут коридору електрифікований від Києва до Львова з виходом у Європу. Цей напрямок є одним з найбільш завантажених. Цей транспортний коридор дає можливість підсилити основний стратегічний напрямок на Львів, як туристичний центр. В той же час він має зв'язки з основними туристично – рекреаційними територіями регіону.

Пан-європейський транспортний коридор №5 проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини та України за маршрутом Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. Існуюча залізнична інфраструктура транспортного коридору повністю електрифікована, двоколіїна й обладнана пристроями автоблокування, за більшістю показників, відповідає загальноєвропейським вимогам, за винятком тунелю Бескид – Скотарське. Важливою проблемою транспортного коридору №5 на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Що стосується залізничного сполучення, то суттєвою перешкодою при облаштуванні цього МТК є однокіліїний Бескидський тунель, який побудований ще в 1886 році та на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. Тунель значно обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність всього коридору та через це перешкоджає нарощуванню обсягів перевезень. Подальше погіршення його інженерно – геотехнічного стану може призвести до повного припинення руху поїздів в даному напрямку.

Дунайський водний Пан-європейський транспортний коридор №7 проходить територією Австрії, Угорщини, Югославії, Болгарії, Румунії, Молдови та України. Протяжність по території нашої держави становить 70 км. У 2004 році введено першу чергу проекту із відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море, який дозволить активізувати діяльність українських транспортних підприємств і збільшити вантажообіг на українській ділянці.

Пан-європейський транспортний коридор №9 проходить територією Фінляндії, Росії, України, Білорусі, Молдови, Румунії, Греції за маршрутом Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александруполіс. Його довжина територією України становить 1496 км залізничних шляхів і 996,1 км автомобільних.

Передбачений основний напрямок руху коридору проходить по території України, по магістралях М-01 і М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси. У 2004 році завершено будівництво першої черги швидкісної автомагістралі в напрямку Жашків – Червонознам'янка. Відновлення автомобільної дороги за вказаними напрямками дозволить проїзд автопоїздів загальною масою до 40 тонн, що не тільки сприятиме підвищенню обсягів перевезень у міжнародному сполученні, та й істотно збільшить геомеханічні навантаження на ґрунт інженерних споруд цього МТК.

Транспортний коридор Гданськ-Одеса проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини та України за маршрутом Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. По території України протяжність складає 266 км залізничних шляхів і 338,7 км автодоріг. Значення цього шляху полягає в тому, що значно скорочується плече транспортування вантажів з країн Північної та Західної Європи до країн Близького Сходу та Північної Африки і навпаки. Скорочення відстані перевезень порівняно з морським маршрутом навколо європейського континенту становить від 2000 до 3500 км.

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

У сполученні Гданськ – Одеса першочергового значення набувають комбіновані перевезення цінних вантажів, тому найважливішими критеріями для нового коридору стануть термін та швидкість перевезень і безпека.

Останній транспортний коридор, який має розвиток на території нашої держави – Європа – Кавказ – Азія (TRACECA). Важливим досягненням TRACECA є створення умов найбільшого сприяння для перевезення гуманітарних вантажів для Афганістану. Введення пільгових коефіцієнтів до діючих тарифів на перевезення вантажів до цієї країни дало змогу перевезти коридором TRACECA половину усіх будівельних та гуманітарних вантажів. Застосовуються також пільгові тарифи на залізничні перевезення вантажів із країн Західної Європи через Іллічівськ – Поромна, порти Поті, Батумі до країн Кавказу, Середньої та Центральної Азії. Варто зазначити, що

система транспортування коридором TRACECA поки що недостатньо ефективна: тривалі простой вантажів на кордоні, багато часу займають перевалки вантажу у портах. Транспортна мережа недостатньо розвинена, не вистачає інвестицій, основні надії покладаються на фінансування з боку Європейського банку. І це в той час, коли Росія прискореними темпами створює альтернативні Євразійські транспортні коридори Транссиб та «Північ-Південь».

## Висновок

На сьогодні транспортна система України не цілком готова до належних обсягів забезпечення міжнародних транзитних перевезень. Основними напрямками розбудови національної мережі міжнародних транспортних шляхів в Україні є:

- модернізація ділянок МТК, що обмежують їх пропускну спроможність;
- гарантування відповідності технічних засобів і транспортної мережі міжнародним стандартам;
- забезпечення європейських стандартів якості перевезень – швидкості, безпеки, сервісу, збереження вантажів, інформаційного обслуговування;
- підписання та дотримання міжнародних документів, якими керуються інші європейські держави в регульованні роботи транспорту;
- розвиток інфраструктури для всіх видів транспорту.

Але все ж таки в Україні проведена значна робота з вдосконалення нормативно-правової бази. Прийнято Закони України: «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», внесено зміни до Закону України «Про податок на додану вартість» в частині звільнення від сплати ПДВ робіт та послуг при здійсненні транзитних перевезень та пасажирів. Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) та до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень.

## References

- [1] Ministry of Infrastructure of Ukraine. «NETWORK INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN UKRAINE», mtu.gov.ua. [Online]. Available: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>. [Accessed: July. 08, 2010].
- [2] International Relations «International transport corridors and Ukraine.», <http://osvita.ua/>[Online]. Available: <http://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19430/>. [Accessed: May. 14, 2011].