

*Кузів І.В., магістрант, Михайлишин Л.І., к.е.н., доцент,
Івано-Франківський інститут менеджменту
Тернопільського національного економічного університету,
vanyruk@gmail.com*

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Важливе місце у світовій системі економіки займає транспортна інфраструктура. Вона являється важливим елементом світових продуктивних сил, а її еволюція відбувається не тільки паралельно з розвитком світового господарства, але й активно впливає на економіку як окремих країн, так і світової спільноти в цілому. Розвиток міжнародного транспорту сприяє розширенню міжнародних відносин, збільшенню обсягів світової торгівлі, поглибленню інтернаціоналізації та глобалізації міжнародних відносин. Маючи вигідне геополітичне розташування, Україна вже на початку минулого тисячоліття мала доволі розвинену торгівельну транспортну систему. Між Балтійським і Чорним морем торгові шляхи вели русла рік Дніпра, Дністра, дунайські притоки в Крим, Візантію; зі Сходу торгові шляхи прямували з Туркестану і Персії через Каспійське море, Дон, тощо. Втративши незалежність, в Україні слабо розвивалася транспортна мережа. Російська та Австро-угорська імперії не були зацікавлені у розвитку транспортних коридорів. Перебуваючи в складі СРСР, яка вела політику ізоляції від зовнішнього світу, міжнародні транспортні шляхи були обмежені, а їх використання було в руках монопольного центру. І тільки з розробкою нафтових і газових родовищ Сибіру і потребою реалізації значних обсягів нафти і газу Західним державам, Україна стала монополістом (посередником) на комунікаціях Росії та Центральноазіатських держав. Три потужні магістральні газопроводи з значними земельними газосховищами і нафтопровід «Дружба» дозволили Україні стати одним із лідерів на ринку транспортування нафти і газу в Європейські країни.

Правда, з пуском газопроводу «Північний потік» (20 млрд. куб. м.) Україна втратила свій монопольний статус транзитера газу в Європу. Але, основною проблемою української унікальної газотранспортної системи сьогодні – є відсутність державних коштів на її модернізацію. Тому, постало питання створення тристороннього консорціуму (Росія-Україна-Євросоюз), який би сформував кошти для цієї мети. Але такий шлях значно знизить роль і дохідність України від діючої газотранспортної системи.

Стосовно розвитку залізничних, автомобільних транспортних мереж та їх залучення до міжнародних транспортних коридорів, то за останніх три-чотири роки (можливо завдяки Євро-2012), дещо оживили свою діяльність. Але, будівництво доріг та виробництво національних транспортних засобів не відповідають вимогам міжнародних стандартів.

Морський транспорт також зазнав великого спаду на початку 90-х років минулого століття і тільки за останні 10-12 років активізував свій розвиток. В морських перевезеннях задіяно більше 80 тис. суден різних типів, загальним тоннажем 734,9 млн. тон. 23 тис. судноплавних менеджерських суднобудівельних та інших компаній, що пов'язані з морем [1; 285]. Але виробнича база національного суднобудування вимагає сьогодні значних фінансових інвестицій і технічної модернізації.

Наша держава має великі переваги щодо залучення міжнародних перевезень на свою територію та підвищення транзитного потенціалу через міжнародні транспортні

коридори. МТК забезпечують доставку вантажів в мінімальні терміни та найкоротшими шляхами, а також відбувається перевалка та обробка вантажів з одного транспорту на інший. Територією України проходять чотири Пан'європейських транспортних коридори №3, 5, 7,9, коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №3,4,5,7,8,10, транспортний коридор Європа-Азія (ТРАСЕКА) та коридор Балтійське-Чорне море [2].

МТК в Україні розвиваються досить повільними темпами, через що країна втрачає свою найбільшу конкурентну перевагу – геополітичне положення та можливість підвищити власний транзитний потенціал. Основними проблемами розвитку МТК є: невідповідність національного законодавства міжнародним вимогам ЄС; відсутність єдиної політики здійснення перевезень різними видами транспорту; недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток МТК; фізичне зношення основних засобів, політична нестабільність.

Транспортні коридори за провізними можливостями і технічними характеристиками мостів не відповідають міжнародним стандартам. Кількість комплексів та об'єктів автодорожнього сервісу є у 2—3 рази нижчою від їх потреби. Найбільш проблематичним є найбільший за довжиною МТК Європа — Азія [3]. Певну проблему у реконструкції транспортних коридорів створює те, що в Україні немає єдиної системи організації та управління міжнародними перевезеннями автомобільним транспортом, а всі складові такої системи — автопідприємства, транспортна експедиція, комплекси автодорожнього сервісу — розпорошені по різних відомствах і функціонують без додержання єдиної стратегії розвитку. Це унеможливує концентрацію інвестицій і здійснення єдиної державної політики щодо розвитку міжнародних перевезень і автодорожнього сервісу по МТК. Проте, головною проблемою розвитку МТК залишаються відсутність і неспроможність залучення інвестицій. Потреба в інвестиціях для реконструкції міжнародних транспортних коридорів оцінюється в 100 млрд. грн. В Україні не створено належних умов для залучення іноземних інвесторів, без допомоги яких неможливо вирішувати таку глобальну проблему[3].

Для розвитку МТК має важливе значення і їх надійне та стабільне інформаційне забезпечення на базі сучасних засобів зв'язку і комп'ютерної техніки у безпосередньому поєднанні з системою міжнародного зв'язку, міжнародними транспортними органами. Потребують вирішення питання підготовки й перепідготовки спеціалістів з міжнародних перевезень, автодорожнього сервісу, інформаційного, правового, юридичного, економічного забезпечення системи міжнародних транспортних зв'язків.

Україна вже сьогодні втрачає мільйонні прибутки від інституційної та технічної неготовності забезпечити транзит через свою територію на міжнародному рівні.

Отже, вирішити зазначені проблеми можливо при активній державній підтримці як на законодавчому так і на макроекономічному рівні, із залученням широкого спектру стимулюючих заходів для підвищення ефективності розвитку МТК. Адже, саме транспортні коридори визначають пріоритетні напрямки розвитку світового транспортного співробітництва та співробітництва України з західними сусідами на найближчі роки.

Література

1. Філіпенко А.С. Світова економіка: підруч. / А.С. Філіпенко, А.М. Хахлюк. - К.: Либідь, - 2000 р. - 582 с.
2. Бакаєв А.А., Кутах О.О. Міжнародні транспортні коридори. - 2т. - К.: Знання, 2005. - 415с.
3. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transport.html>.