

Казакова Л. О.
*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри міжнародної політики
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7529-9543>*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-254-1-34>

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА ЇХ ЗНАЧЕННЯ ДЛЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Дослідження політико-економічних та правових аспектів створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів та участь України в такому співробітництві стало актуальним в контексті європейської інтеграції нашої держави. Вивчення нових можливостей основних форм такої співпраці є однією з ланок реалізації євроінтеграційних прагнень України. При цьому, конкретизації проблем діяльності саме міжнародних транспортних коридорів (далі – МТК) у вітчизняній доктрині присвячено не так багато досліджень. Однак, сьогодні, в контексті декларування на конституційному рівні європейського вектору України, приділення додаткової уваги до транспортної логістики та такої її складової частини як МТК є надзвичайно актуальним.

Велике значення у функціонуванні сучасних промислових підприємств, великих і малих міст і навіть цілих регіонів набуває формування транспортно-логістичної інфраструктури. Спираючись на досвід розвинутих країн можна стверджувати, що використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12–35%, транспортні витрати на 7–20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15–30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20–40% та скоротити їх запаси на 50–200%. Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони [1, с. 208].

Основним завданням логістики у сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв у разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення, предметом транспортної логістики є транспорт загального користування,

у тому числі залізничний, автомобільний (для перевезення вантажів та пасажирів), водний (морський та річковий), повітряний та трубопровідний. При цьому, до основних специфічних завдань транспортної логістики крім інших належить і створення міжнародних транспортних систем, транспортних коридорів та транспортних мереж [2].

Поштовхом виникнення та розвитку міжнародних транспортних коридорів стало проведення в жовтні 1991 року у місті Прага першої Загальноєвропейської конференції, на якій було прийнято концепцію інтермодальних транспортних мостів, трансформована згодом, у систему пан'європейських транспортних коридорів. Сам термін «міжнародні транспортні коридори» узвичаївся після 2-ої Загальноєвропейської конференції на о. Крит. Саме після 1994 року, багатьма дослідниками наводяться різні формулювання МТК з різними коментарями, що розширюють, в принципі, не зачіпають саму суть базового визначення, що міститься в документах європейських транспортних організацій. У 1997 році в Гельсінкі на третій конференції були прийняті доповнення до раніше визначених рішень Критської конференції та визначена мережа пан'європейських коридорів. Усього було затверджено десять пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські», головним завданням яких стала швидка доставка вантажу найкоротшим шляхом, економічно вигідна логістика товарів та пасажирів.

Україна, як частина європейського економічного та політичного простору (в рамках Угоди про асоціацію Україна – ЄС), вживає заходи в напрямку розвитку і вдосконалення сфери транспортно-логістичного співробітництва, що є стратегічно важливим в контексті європейської інтеграції та подолання проблем економічного розвитку, з якими Україні довелося зіштовхнутися в період пандемії COVID-19 та повномасштабного вторгнення РФ 24 лютого 2022 року.

Ще в 2018 році Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 (із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 321-р від 07.04.2021 р.) було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, в якій на нормативному рівні було підкреслено важливу роль України як транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії, оскільки 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) [3]. Реалізація Стратегії має сприяти перетворенню України на розвинену, високотехнологічну та інноваційну країну завдяки розвитку сфери транспорту та інфраструктури, застосуванню новітніх технологій. Ціла низка українських інфраструктурних проєктів, що передбачені Стратегією, включені до Індикативного плану розбудови Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). План підготовлено Європейською комісією та Світовим банком з метою розвитку транспортного сполучення в країнах Східного партнерства [4].

Практично, для України існують низка можливостей співробітництва з іншими державами Європейського Союзу в сфері розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей в рамках вищеназваної програми ЄС «TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (TEN-T)», яка спрямована на утворення окремої мультимодальної мережі, що об'єднає наземний, морський, повітряний транспорт, оскільки на протязі більш ніж десяти років ЄС здійснила реалізацію понад 30 пріоритетних проєктів (осей) [5].

В липні 2022 року було представлено Пропозиції Робочої групи з відновлення та розбудови інфраструктури до Плану відновлення України, в якому найважливішим сучасним викликом було названо створення умов для підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни для відновлення, відбудови, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури, та поступової інтеграції транспортної мережі України до транспортної мережі ЄС [6, с. 3].

Отже, роль міжнародних транспортних коридорів у підтримці та розвитку регіонального економічного зростання беззаперечна, оскільки останні не лише сприяють торгівлі між містами та країнами, які розташовані вздовж коридору та поглибленню регіональної інтеграції, а також активізують поживлення внутрішньої і зовнішньої торгівлі шляхом надання більш ефективних і дієвих послуг транспорту і логістики.

Література:

1. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 207–210.
2. Грицина Л. А., Кошівська М. В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. *Інфраструктура ринку*. 2018. Вип. 18. С. 11–18.

3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 05.11.2022).

4. Реформа інфраструктури. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostantnya/reforma-infrastrukturi> (дата звернення: 7.11.2022).

5. «Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України». Аналітична записка. Сайт Національного інституту стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-perspektivnikh-napryamiv-spivrobotnictva-ukraini-z-krainami-es-u> (дата звернення: 19.10.2022).

6. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Проект Плану відновлення України: матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». 2022. 178 с.