

доцент, кандидат экономических наук Владислава В. Лыфарь

Кафедра менеджмента

Запорожский национальный технический университет, Украина

Проблемы и перспективы использования транзитного потенциала международных транспортных коридоров Украины

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Украина расположена на пересечении важных маршрутов между странами Европы и Азии, Севера и Юга. По территории страны проходят наиболее короткие и удобные пути по направлениям Балтика – Черное море, Северная и Центральная Европа – Закавказье и Центральная Азия. Кроме выгодного географического и геополитического расположения, Украина имеет разветвленную сеть транспортных путей, часть из которых включена в состав восьми международных транспортных коридоров (МТК). Развитие национальной сети МТК представляет собой приоритетное направление для Украины на пути ее интеграции в международную транспортную и экономическую систему, однако существует целый ряд проблем, которые мешают перспективному развитию МТК и реализации их транзитного потенциала. Поэтому выявление этих проблем и возможных путей их решения достаточно актуально.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ СТАТЕЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

Исследованиями вопросов, связанных с управлением транспортными процессами и развитием МТК в Украине, посвящены работы А. Бакаева [1999, с. 17–44], С. Пирожкова [2005, с. 4–19], Ю. Кутах [2002, с. 50–57], Н. Шеремета [2008, с. 219–225] и др. Изучением транзитного потенциала, в том числе в связи с функционированием национальной сети МТК, вплотную занимались И. Годя [2009, с. 67–73], В. Кухарчик [2010, с. 207–218.], Т. Блудова [2006, с. 73–78]. Среди польских ученых вопросы и проблемы развития транспортной инфраструктуры с точки зрения межрегионального сотрудничества изучались в работах Р. Федана [(www)], М. Рошчишевского [2000] Б. Шванковской [(http)]. Однако многие проблемы остаются нерешенными, а разработка форм и способов реализации тран-

зитного потенциала МТК в Украине заслуживает постоянного внимания со стороны ученых.

Цель статьи – выявить проблемы и проанализировать перспективы использования транзитного потенциала МТК Украины.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Отдельным направлением реализации транзитного потенциала страны является формирование и развитие сети МТК, которые выступают основной формой организации транспортных сетей на мировом уровне. Организация МТК предполагает унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортных систем стран Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, которая имеет единые технические параметры и обеспечивает использование единой технологии перевозок. В зоне тяготения к МТК концентрируются значительные грузопотоки и осуществляется скоординированное взаимодействие различных видов транспорта, которые обеспечивают ускоренные и качественные грузовые перевозки с высоким уровнем сервисного обслуживания, на основе единого сопроводительного документа, сквозной ставки тарифов при полной ответственности экспедитора (оператора) за весь процесс перевозки. МТК предназначены, прежде всего, для транзитных перевозок территорией страны.

На сегодняшний день по территории Украины проходит восемь международных транспортных коридора, общая характеристика которых по транспортной принадлежности, маршруту, протяженности в целом и протяженности по территории Украины, объемам реальных и потенциально возможных транзитных перевозок, существующим проблемам представлена в таблице 1.

Анализ технологического состояния критских МТК на территории Украины позволил получить следующие результаты:

1. Критский коридор №3. Железнодорожный маршрут этого транспортного коридора полностью электрифицированный, двухколейный и оборудован устройствами электроблокировки. В 2003 г. на станции Мостиська II Львовской железной дороги введено в эксплуатацию переводное устройство для автоматического изменения расстояния между колесами в колесных парах для перехода с национальной колеи 1520 мм на европейскую 1435 мм. В 2002 г. за средства ЕС построен мостовой переход через реку Западный Буг на украинско-польской границе. Построен и работает в соответствии с европейскими стандартами автомобильный пункт пропуска Краковец. В районе пункта пропуска „Ягодин” создан железнодорожный терминал, а в Рави-Руской совместными усилиями Украины и Польши, с участием частного капитала, построен транспортно-складской комплекс.

Таблица 1. Характеристика международных транспортных коридоров, которые проходят по территории Украины*

Название коридора	Страны-участницы	Основные станции прохождение	Вид МТК по транспортной принадлежности	Общая протяженность, км	Протяженность по Украине, км	Реальные объемы транзитных перевозок, млн.т/год	Возможны объемы транзитных перевозок, млн.т/год	Проблемы и конкуренты
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Критский МТК №3	Германия – Польша – Украина	Берлин (Дрезден) – Вроцлав – Пшемисль – Мостыска II – Львов – Красное – Козятин – Киев	автомобильно-железнодорожный	1640	железнодорожный – 694; автомобильный – 611,7	115,9	181,0	Конкуренция МТК №2 Варшава – Брест, через который проходят грузопотоки на Россию и Среднюю Азию
Критский МТК №5	Италия – Словения – Венгрия – Словакия – Украина	Триест – Любляна – Будапешт (Братислава) – Чоп – Ужгород – Львов	автомобильно-железнодорожный	1595	железнодорожный – 266; автомобильный – 338,7 (в том числе ответвление 47,2)	45,2	69,5	Необходимость строительства Бескидского тоннеля, невысокая конкуренция среди остальных коридоров
Критский МТК №9	Финляндия – Россия – Литва – Беларусь – Украина – Молдова – Румыния – Болгария – Греция	Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Горностаевка – Нежин – Киев – Козятин – Жмеринка – Раздельное – Кишинев – Унгени – Бухарест – Александруполис	автомобильно-железнодорожный	3400	железнодорожный – 1496; автомобильный – 996,1	79,3	121,4	Реконструкция автодороги на участках Киев – Жашков и Краснознаменка – Одесса протяженностью 217,4км; реконструкция и капитальный ремонт
9а		ответвление Раздельное – Одесса			152,4			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Критский МТК №7 Дунайский	Германия – Австрия – Словакия – Румыния – Болгария – Молдова – Украина	от Рени до мыса Измаильский Чагал	водный	1600	70			Восстановление глубоководного судоходного канала
МТК Балтийско е море – Черное море	Польша (Гданьск) – Украина (Одесса)	Гданьск – Ягодин – Ковель – Здолбунев – Шепетовка – Козятин – Жмеринка – Одесса	автомобил ьно- железнодорожный	1816	железнодорож ный – 918; автомо-бильный – 1208,4 (в т. ч. отв. 247,1)		88,8	Потенциально наиболее конкурентоспособны й коридор
МТК Европа – Кавказ – Азия (TRACES А)	Украина – Грузия – Азербайджан	Ягодин – Ковель – Здолбунев – Шепетовка – Козятин – Жмеринка – Одесса – Ильичевск- паромная переправа через Черное море – Поти – Тбилиси – Баку – паромная переправа через Каспийское море – Туркмен-Баши – Ашгабат – Чарджоу	автомобил ьно- железнодорожный водный		975		173,8	Развитие зависит от транспортировки каспийской нефти

1	2	3	4	5	6	7	8	9
МТК Европа – Азия	Германия – Чехия – Словакия – Венгрия – Польша – Украина – Россия – Казахстан	Граница с Польшей, Венгрией, Словакией: Львов – Фастов – Знаменка – Днепропетровск – Красная Могила – Лиха – Волгоград – Астрахань – Магат- Бейнеу – Чарджоу	автомобильно-железнодорожный		1899		373,1	Достаточно перспективный, необходимо развитие инфраструктуры
МТК Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)	Украина – Молдова – Румыния – Болгария – Албания – Греция – Турция – Азербайджан – Армения – Грузия – Россия	вокруг Черного моря Основной ход: Рени – Измаил – Одесса – Колосивка – Знаменка – Днепропетровск – Ясиноватая – Квашино (далее Россия) Дополнительные линии: (подходы к портам) Харьков – Синельниково – Джанкой – Керчь – Феодосия – Симферополь – Севастополь – Евпатория Колосивка – Николаев – Херсон – Чаплино – Бердянск	автомобильный		1338			Реализация зависит от политической ситуации в странах-членах ОЧЭС
					1209			
					803			
					270			

* – составлено автором с использованием данных [Бакаев, 1999, с. 17–44; Кутах, 2002, с. 50–57; Грузан, 2008, с. 733–739; *Офіційний сайт...* (http)].

В рамках реализации проекта TACIS осуществляется подготовка к реконструкции международных пунктов пропуска на украинско-польской и украинско-словацкой границе. С помощью кредитов ЕБРР завершена реконструкция автотрассы Киев – Чоп в Закарпатской, Львовской и Ровенской областях (стоимость проекта около 60 млн. евро). В отношении МТК №3 главным конкурентом Украины выступает Беларусь.

2. Критский МТК №5. Железнодорожный маршрут этого транспортного коридора двухколейный, электрифицированный. Главной проблемой этого коридора на территории Украины для автомобильного и железнодорожного сообщения является преодоление Карпатских гор. Для новой автомобильной трассы, вопрос о строительстве которой решается уже несколько лет, и для которого выполнено технико-экономическое обоснование, возникает необходимость строительства большого тоннеля и других дорогостоящих сооружений. Для железнодорожного сообщения узким местом остается одноколейный Бескидский тоннель, который построен еще в 1886 г., и на сегодняшний день его техническое состояние неудовлетворительное. Тоннель ограничивает скорость движения поездов, пропускную и провозную способность всего коридора, препятствует увеличению объемов перевозок. Дальнейшее ухудшение его состояния может привести к полной остановке движения поездов в этом направлении. Кроме состояния авто- и железнодорожных путей, для этого МТК большое значение имеет также конкуренция в сфере терминального бизнеса в приграничных районах на стыке Украины, Словакии и Венгрии. Разница в ширине железнодорожной колеи, а также фактор качества отечественных автодорог и значительные транзитные расстояния, которые предполагают разработку оптимальных вариантов маршрута, способствовали развитию в регионе транспортно-логистических центров.

3. Критский МТК №9. Железнодорожный маршрут коридора электрифицированный, двухколейный и оборудован устройствами электроблокировки. Инфраструктура этого МТК наиболее развита. Состояние авто- и железнодорожных путей на этом направлении почти идеально, в частности, автобан Киев – Одесса. Данный коридор имеет важное значение для Украины прежде всего с позиций автотранзита. Главным транзитером в МТК №9 является Молдова. В планах Украины реализация проекта создания украинско-румынской паромной переправы Орловка – Исакча между Рени и Измаилом. Для транзитного автотранспорта этот маршрут станет на 300 км короче, поскольку отпадет необходимость дважды пересекать границу Молдовы и платный мост в Румынии.

4. Дунайский №7. Этот коридор пока что не стал для Украины полноценным транзитным коридором. Прежде всего это связано с необходимо-

стью реализации проекта по созданию глубоководного судоходного канала Дунай – Черное море, что позволит активизировать деятельность украинских транспортных предприятий и увеличить грузооборот на украинском участке МТК № 7. Однако Румыния все последние годы противодействует этому проекту, в частности, используя свой статус члена Евросоюза.

Вместе с тем степень реализации транзитного потенциала МТК зависит не только от технических характеристик транспортных средств и инфраструктуры, но и в значительной мере от решений по управлению и координации транспортных потоков, по согласованию их параметров в процессе прохождения грузов территорией страны.

Однако, несмотря на наличие такого количества достаточно перспективных с точки зрения объемов перевозок МТК, данные статистики ВТО по экспорту транспортных услуг говорят о том, что доля Украины в экспорте транспортных услуг является одной из наименьших по сравнению с другими странами. Кроме того, до 2007 г. доля Украины уменьшалась, а с 2008 г. начала незначительно увеличиваться. В табл.2 для сравнительного анализа приведены данные по странам, которые имеют наибольший и наименьший процент в экспорте транспортных услуг [*Сайт Всемирной* ([http](http://))]. Причем, если в 2001 г. Польша отставала от Украины на 0,08%, то уже в 2011г. опередила Украину на 0,14%.

Таблица 2. Данные по странам-экспортерам транспортных услуг в мире*

Страна	Доля страны в экспорте транспортных услуг (в % от всемирного экспорта транспортных услуг)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
США	13,44	12,83	11,58	10,96	10,82	10,92	8,57	8,39	8,98	8,95	9,23
Германия	5,99	6,6	6,63	6,6	6,65	6,65	7,08	7,2	7,6	7,3	7,04
Нидерланды	5,11	4,9	3,98	3,81	3,73	3,28	3,59	3,47	3,59	3,24	н/д
Польша	0,78	0,91	0,98	0,82	0,95	1,11	1,21	1,23	1,26	1,11	1,18
Украина	0,86	0,95	0,87	0,80	0,79	0,84	0,80	0,86	0,91	0,99	1,04
Россия	1,35	1,52	1,5	1,53	1,58	1,61	1,55	1,69	1,81	1,89	2,06
Египет	0,79	0,78	0,81	0,79	0,82	0,88	0,91	0,92	0,98	1,0	0,96

* – составлено за данными [*Сайт Всемирной...* ([http](http://))].

Что касается объемов транзитных перевозок всеми видами транспорта, то по данным Госкомстата Украины, начиная с 2008 г., объемы транзитных грузопотоков начали существенно уменьшаться (табл. 3) [*Транзитні перевезення...* ([http](http://))]. Однако в 2011 г. объемы транзита возросли почти до уровня 2007 г. за счет трубопроводного транспорта.

Таблица 3. Объемы транзитных перевозок грузов территорией Украины, %*

Вид транспорта	2007 г.		2008 г.		2009 г.		2010 г.		2011 г.	
	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%	млн.т	%
Всего	387,0	100	178,1	100	152,36	100	151,2	100	325,4	100
железнодорожный	99,9	25,81	44,8	25,2	44,5	29,2	48,7	32,2	93,3	28,7
автомобильный	4,5	1,16	3,35	1,88	4,65	3,05	5,01	3,3	4,91	1,51
морской	2,7	0,70	1,9	1,07	3,66	2,4	3,91	2,6	3,49	1,1
речной	0,037	0,0096	-	-	-	-	-	-	0,075	0,023
авиационный	0,0013	0,0003	0,0012	0,0007	0,0016	0,001	0,003	0,002	0,001	0,0003
трубопроводный	279,8	72,31	127,98	71,9	99,44	65,3	93,1	61,6	223,5	68,7
другой	0,044	0,012	0,063	0,04	0,091	0,06	0,528	0,35	0,106	0,03

* – составлено за данными [Транзитні перевезення... (http)].

Большинство зарубежных грузоотправителей объезжают Украину, отдавая предпочтение более длинным путям. Это связано с целым рядом причин, которые частично переплетаются с проблемами транспортного комплекса в целом: 1) сложность и длительность таможенных процедур по оформлению транзита и перемещению грузов через границы Украины, что приводит к несвоевременности доставки грузов; 2) нормативно-правовая неурегулированность ряда вопросов транспортной деятельности; 3) несбалансированность тарифной политики на транзитные перевозки и высокие транспортные затраты; 4) низкий уровень транспортного обслуживания, в том числе отсутствие логистического сервиса; 5) высокий уровень коррупции в таможенной сфере; 6) неразвитость приграничной инфраструктуры; 7) высокая степень износа основных фондов транспортной системы и подвижного состава.

Выделенные проблемы приводят к тому, что не только сокращаются валютные поступления от деятельности транспорта и экспорта транспортных услуг в бюджет, но Украина также теряет свои позиции на международном рынке транспортных услуг. Поэтому для увеличения объемов транзитных перевозок необходимо создать условия, которые были бы более привлекательными для грузоотправителей.

Успешное решение задач, связанных с улучшением организации транзитных перевозок без соответствующего нормативно-правового обеспечения невозможно. Так, не внесены изменения в закон „О концессиях на строительство и эксплуатацию автодорог”, нет кодексов автомобильного транспорта, внутреннего водного транспорта, части правил перевозки грузов железнодорожным транспортом. Украина присоединилась к ряду важных международных конвенций и европейских соглашений, которые непо-

средственно касаются проблем международного транспорта. Основными из них является международная конвенция ООН „О согласовании условий контроля грузов на границах” от 21.10.1982 (дата присоединения Украины – 04.07.2002) [Указ Президента... (http)], международная конвенция „О договоре международной дорожной перевозки” от 19.05.1956 (дата присоединения Украины – 01.08.2006) [Закон України..., 2006 (http)]. Однако этого недостаточно, особенно в области автотранспорта, что уже сегодня тормозит развитие транзитных автоперевозок.

С этих позиций важна, с одной стороны, работа в нормативно-правовом поле, а с другой – работа по улучшению транспортного обслуживания, которая заключается в создании и развитии логистической инфраструктуры. Украина вплотную подошла к реализации масштабных проектов по обустройству транспортных коридоров. Однако отсутствуют отлаженные механизмы обеспечения долгосрочного кредитования, инвестирования, строительства и эксплуатации дорог на условиях концессии, которые подкреплялись бы государственными гарантиями в отношении потенциальных инвесторов. Это особенно важно, учитывая то, что подобные инфраструктурные проекты являются долговременными (по европейским нормам срок окупаемости – 16–20 лет). Затронутые вопросы можно решить в достаточно короткие сроки, используя существующую в Украине нормативно-правовую базу, в частности, Закон „О государственно-частном партнерстве” [Закон України..., 2010 (http)], Закон „О концессиях на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог”, [Закон України..., 1999; Про внесення змін..., 2009], внося определенные изменения с учетом требований современной рыночной экономики.

Относительно логистической инфраструктуры целесообразно сконцентрироваться на создании транспортно-логистических центров (ТЛЦ), которые являются основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК. Они располагаются вдоль МТК, выполняя функции транспортно-логистического сервиса. Преимущества ТЛЦ заключаются в доступности для клиентов и предоставлении широкого спектра услуг при доставке груза, а также в организации эффективной системы перевозок с использованием интермодальных и мультимодальных технологий. Являясь центрами концентрации грузопотоков, ТЛЦ способствуют интегрированному управлению материальными потоками и их рационализации. Практика деятельности ТЛЦ в других странах подтверждает их эффективность, но необходимый результат может быть достигнут только при наличии сети региональных ТЛЦ, которые работают в пределах МТК на основе логистических технологий.

С точки зрения перспектив использования транзитного потенциала МТК особого внимания заслуживают МТК №3 и МТК „Балтика – Черное

море”, соединяющие Польшу с Украиной. Трансграничное сотрудничество между этими странами, объединение усилий для развития МТК позволит реализовать транзитный потенциал не только Украины, но и Польши.

ВЫВОДЫ

Проведенное исследование проблем и перспектив использования транзитного потенциала МТК Украины позволило выявить, что на сегодняшний день наблюдается тенденция к уменьшению объемов транзитных перевозок территорией Украины. Если выявленные проблемы своевременно не будут решены, то существует большая вероятность того, что через несколько лет Украина потеряет статус транзитного государства. Поэтому необходима дальнейшая модернизация МТК и создание благоприятных условий для прохождения транзита по территории Украины. Это также открывает перспективы для развития транспортно-логистической инфраструктуры в регионах прохождения МТК и улучшения их социально-экономического положения. В целом, перспективы использования национальных участков МТК зависят от двух направлений поддержания их в адекватном рыночному спросу состоянии: 1) достижение конкурентоспособного технико-экономического уровня в соответствии с международными требованиями; 2) создание нормальных экономико-правовых условий функционирования национальных транспортных предприятий. Основой для этого должно стать комплексное развитие транспортной системы и соответствующей инфраструктуры с помощью государственной транспортной политики, ориентированной на поддержку и обеспечение транспортного сектора инвестиционными ресурсами. Важно не только определить и использовать транспортные пути в качестве транспортных коридоров, но и довести их до уровня международных и европейских стандартов. На сегодняшний день именно МТК являются связующим звеном между Украиной и странами Европы, и важно не потерять эту возможность интеграции транспортной системы Украины в транспортную систему стран Европы. Предметом дальнейших исследований будет обоснование размещения логистических центров в Украине.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Бакаев О.О., *Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції в Європу* / О.О. Бакаєв, С.Г. Пирожков, В.Л. Ревенко // Стратегічна панорама. – К., 1999. – №3–4. – С.17–44.

- Пирожков С., *Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП* / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
- Кутах Ю., *Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори* / Ю.Кутах // Економіст. – 2002. – №1. – С.50–57.
- Шеремет М.Я., *Україна в системі міжнародних транспортних коридорів* / М.Я. Шеремет // Регіональна економіка. – 2008. – №1. – С. 219–225.
- Годя І.М., *Проблеми розвитку міжнародної транспортної інфраструктури Закарпатської області* / І.М. Годя // Регіональна економіка. – 2009. – №3. – С.67–73.
- Кухарчик В.Г., *Напрямки трансформації транспортно-технологічних систем Чорноморського регіону* / В.Г.Кухарчик// Економічні інновації. – Вип. 40.– 2010. – С. 207–218.
- Блудова Т.В., *Глобалізація транспортної системи та поняття „транзитний потенціал країни”* / Т.В. Блудова // Економіка України. – 2006. – № 10. – С. 73–78.
- Fedan R., *Infrastruktura transportowa i graniczna – warunkiem efektywnej współpracy transgranicznej* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.univ.rzeszow.pl/file/6561/26-Fedan.pdf
- Rościszewski M., *Wschodnia granica Polski granicą wschodnią europejskich procesów integracyjnych* [w:] *Strategia rozwoju pogranicza wschodniego Polski* / red. M. Rościszewski, Studia Regionalne, Wydawnictwo WSE, Białystok, 2000, №2.
- Szwankowska B., *Zmiany w lądowo-morskich łańcuchach transportowych w rejonie basenu Morza Bałtyckiego* / B. Szwankowska, S. Szwankowski// *Porty morskie Gdansk I Gdynia w korytarzu VI tina* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.portalmorski.pl/referaty/2004/19.pdf>
- Грузан А.В., *Коридор ТРАСЕКА: проблеми и перспективи участия Украины* / А.В. Грузан // *Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ: [сб. научн. трудов]. – Одесса-Донецк: ДонНУ. – 2008. – т. 2. – С.733–739.*
- Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>
- Сайт Всемирной торговой организации [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stat.wto.org/statisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>
- Транзитні перевезення вантажів [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
- Указ Президента № 616/2002 від 04.07.2002 „Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах” (від 21.10.1982) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_267
- Закон України №57–V від 01.08.2006 „Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів” (від 19.05.1956) / Верховна Рада України // *Відомості Верховної Ради України. – 2006. – №39. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_234*

Закон України „Про приватно-державне партнерство” від 01.07.2010 № 2404-VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – №40. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>

Закон України „Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14.12.1999 № 1286-XIV / Верховна Рада України // Офіційний вісник України: [зб. нормативно-правових актів]. – К.: Держреєстр. – 1999.

Про внесення змін до Закону України „Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 15.01.2009 № 891-VI // Офіційний вісник України: [зб. нормативно-правових актів]. – К.: Держреєстр. – 2009.

Аннотація

В статті проаналізовано технологічне состояние міжнародних транспортних коридорів і об'єми перевозок грузів територією України. Представлена характеристика міжнародних транспортних коридорів описує вісім коридорів, проходящих по території України. В статті також виявлені проблеми використання транзитного потенціала міжнародних транспортних коридорів України. В то же время рассмотрены перспективы использования транзитного потенціала міжнародних транспортних коридорів за счет розвитку логістическої інфраструктури і створення транспортно-логістических центрів.

Problems and Perspectives of Transit Potential Usage of the International Transport Corridors in Ukraine

Summary

In this article the technological state of international transport corridors and the freight volumes by the territory of Ukraine are analyzed. A presented characteristic of international transport corridors describes eight corridors, which pass through the territory of Ukraine. The article exposes the problems of transit potential usage of the international transport corridors of Ukraine. At the same time the perspectives of transit potential usage of the international transport corridors for account of logistical infrastructure development and creation of transport-logistical centers are considered.

Problemy i perspektywy wykorzystania potencjału tranzytowego międzynarodowych korytarzy transportowych na Ukrainie

Streszczenie

W opracowaniu analizie poddano stan technologiczny międzynarodowych korytarzy transportowych i rozmiary przewozów przez terytorium Ukrainy. Przedstawione charakterystyki międzynarodowych korytarzy transportowych dotyczą ośmiu korytarzy, które przechodzą przez terytorium Ukrainy. W artykule wyeksponowano problemy wykorzystania potencjału tranzytowego międzynarodowych korytarzy transportowych Ukrainy. Jednocześnie rozważaniom poddano perspektywę wykorzystania potencjału tranzytowego międzynarodowych korytarzy transportowych pod kątem rozwoju infrastruktury logistycznej oraz kreacji centrów transportowo-logistycznych.