

11. Веленто И. И., Елисеев В. С. Теория экономического права: Курс лекций / И. И. Веленто, В. С. Елисеев. — Гродно: ГрГУ, 2004.

12. Гражданское дело от 11 октября 2005 г. «Тонкости завещания» // Архив. — www.chassuda.ru.

13. Гражданское дело от 10 августа 2006 г. // Архив. — www.chassuda.ru/family.

14. Налоговый кодекс Республики Беларусь // Нац. реестр правовых актов Республики Беларусь. — 2003. — № 4. — Рег. 2/920.

15. Постановление Кассационной коллегии Высшего хозяйственного суда Респ. Беларусь от 6 мая 2005 г. по делу № 6/16/04-158 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс Беларусь». — Минск, 2006.

16. Мейер Д. И. Русское гражданское право. В 2 ч. По исправленному и дополненному 8-му изд., 1902 г. //

Классика российской цивилистики. — Изд. 3-е, испр. — М.: Статут, 2003.

17. Шершеневич Г. Ф. Учебник русского гражданского права (По изд. 1907 г.). — М.: Спарк, 1995.

18. Собрание законодательства Российской Федерации. — 1996. — № 35. — Ст. 4141.

19. Указ Президента Республики Беларусь от 4 января 2000 г. № 7 «О совершенствовании порядка проведения и контроля внешнеэкономических операций» // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2000. — № 5. — 1/915; 2001. — № 58. — 1/2737.

20. См. действующую форму кредитного договора ЗАО «Акционерный коммерческий банк «БелРосБанк» // Документ официально опубликован не был.

*Представлена в редакцию 19.09.2007 г.*

УДК 339.9:347.763

**А.Ю. Космачевская,**

*магистрант*

*Таврического национального  
университета им. В.И. Вернадского,  
г. Симферополь*

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ УЧАСТИЯ УКРАИНЫ В ПРОЦЕССАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

С целью создания условий для быстрого и безопасного передвижения грузов и пассажиров между странами и континентами во второй половине XX века начался процесс развития так называемых «международных транспортных коридоров» (далее — МТК); в пределах которых обеспечивается единый характер движения и согласовываются необходимые для этого технологические, экономические, нормативно-правовые, логистические и экологические условия. В настоящее время вся система МТК постепенно объединяется для создания единой планетарной транспортной системы на основе интеграции континентальных транспортных коммуникаций между Европой и Азией, Азией и Америкой, Европой и Африкой и т. д. Одним из основных в этом контексте является направление Европа-Азия, поскольку между данными регионами не только простирается огромное пространство с населением свыше 3 млрд чел. (то есть около половины населения

планеты), но и разворачиваются главные события международной торговли уже с конца XX в. В ближайшей перспективе ожидается удвоение роста торгового обмена между Европой и Азией с достижением 600 млрд дол. в год [1]. В связи с этим возрастает существенность значения исследования проблемы формирования единого транспортного пространства как в рамках Евразийского материка в целом, так и в рамках Европы в частности, а также интеграции Украины в данную систему.

Актуальность данной темы обусловлена необходимостью интеграции транспортных сетей и транспорта Украины в международную транспортную систему и европейскую транспортную сеть с целью привлечения дополнительного объема перевозок и валютных поступлений, сокращения транспортных затрат, приближения к международным стандартам перевозки пассажиров и грузов, энергетических и экологических показателей работы

© А.Ю. Космачевская, 2007

транспорта и увеличения экспортного потенциала в рамках международного рынка транспортных услуг путем значительного повышения конкурентоспособности украинских перевозчиков.

Сотрудничество Украины с Европейскими странами в вопросах создания и развития сети международных транспортных коридоров является одним из основных аспектов участия Украины в системе Европейской транспортно-логистической интеграции. Как экономическая категория, понятие МТК молодое, требующее глубокой научной проработки, которой в настоящее время занимается ряд научно-исследовательских институтов и организаций. Так, существенный вклад в развитие данной проблемы осуществили украинские, российские и европейские исследователи в области транспортной логистики, географии, государственного регулирования экономики, международной экономической деятельности Украины, интеграционных процессов в Западной и Восточной Европе — Б. Аникин, Т. Блудова, Л. Гаевская, В. Гурнак, П. Гудзь, А. Един, И. Колесник, И. Малярчук, Ю. Неруш, С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Смирнов. В их научных работах раскрываются основные направления европейской транспортной политики, региональные аспекты ее логистической стратегии, а также описывается существующая система МТК и основные принципы ее функционирования. Однако не изученной остается проблема практического решения данного вопроса, а именно — разработки отдельных рекомендаций и конкретных мероприятий, призванных ускорить процесс интеграции национальных транспортных сетей (в том числе и украинских) в единую транспортную сеть ЕС. В связи с этим целью данной статьи является определение мер экономического и административного характера, необходимых для повышения эффекта от интеграции транспортной системы Украины в систему европейских транспортных коммуникаций.

Понятие «Еврологистика» возникло с развитием интеграционных процессов в Европейском Союзе как одно из основных направлений евроинтеграции. Еврологистика отображает процесс формирования западноевропейской транспортно-логистической сети с созданием соответствующих коммуникаций и логистических терминалов. В настоящий момент в Трансевропейскую транспортную сеть уже входят 75,2 тыс. км автомагистралей, 78 тыс. км железнодорожных путей, 330 аэропортов, 270 международных морских портов и система управления транспортом, однако и это не предел, поскольку сеть продолжает развиваться и совершенствоваться [2, с. 2].

Членство Украины в международных транспортных организациях и структурах, ратификация ряда международных соглашений, конвенций и иных документов по вопросам транспортных систем и

перевозок стали первыми шагами, с которых началась интеграция украинского транспортного комплекса в Европейскую транспортную систему.

Среди направлений участия Украины в европейской транспортно-логистической интеграции следует выделить: Паневропейские (Международные) транспортные коридоры; Трансконтинентальные транспортные коридоры (далее — ТКТК); Паневропейские транспортные зоны; Международные логистические терминалы. Так, через территорию Украины проходят четыре МТК (№ 3, 5, 7, 9), четыре трансконтинентальных транспортных коридора (ТРАСЕКА; «Европа-Азия»; «Балтика-Черное море»; Черноморское транспортное кольцо), Украина входит в одну из четырех Паневропейских транспортных зон, а именно в Черноморскую транспортную зону, которая определена Еврокомиссией как приоритетная.

МТК являются основным способом интеграции транспортной системы Украины в европейскую транспортную сеть. Так, в рамках четырех МТК, проходящих через территорию Украины, сосредоточены основные направления движения грузопотоков через территорию нашей страны. А сами коридоры сходятся в крупнейших транспортных узлах: Киевском, Львовском, Одесском.

Понятие МТК в мировой практике является комплексным и включает в себя наземные и водные транспортные магистрали с соответствующей инфраструктурой, дополнительными сооружениями, подъездными путями, пограничными переходами, сервисными пунктами, грузовыми и пассажирскими терминалами, оборудованием для управления движением.

В настоящий момент в рамках коридоров, проходящих через территорию Украины, сосредоточены значительные объемы международной торговли (400 млрд дол. в год), которые по прогнозам экспертов, увеличатся на 35–40 % к 2010 г. [2, с. 8]. При этом активизация участия Украины в процессах Еврологистики должна быть направлена на то, чтобы значительная часть данного транзита прошла через транспортную систему нашего государства. Для этого Украина обладает всеми необходимыми предпосылками. Так, по данным британского института Rendall Украина характеризуется наивысшим в мире коэффициентом транзитности [3, с. 264]. Наша страна находится на пересечении трех важнейших международных маршрутов транспортировки грузов: между Россией и странами юго-восточной Европы и Средиземноморья, между Европой и странами азиатско-тихоокеанского региона, а также между Европой и странами Закавказья и центральной Азии.

Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры дают возможность ежегодно перевозить железнодорожным, водным

(по внутренней акватории) и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60–70 млн т грузов. На сегодняшний день длина железнодорожных путей в рамках МТК, проходящих через территорию Украины, составляет 3162 км, из них 92,3 % — двухколейная линия, 77,3 % — на электропотяге, 90 % — оборудованы электроблокировкой [4]. За последние пять лет на отрезках транспортных коридоров электрифицировано более 500 км железных дорог, реконструировано 85 вокзалов, увеличилось количество поездов. В целом, благодаря финансовым ресурсам «Укрзалізниця» удается активно инвестировать в модернизацию инфраструктуры.

Хуже ситуация на автомобильных дорогах, относящихся к транспортным коридорам. Почти 10 лет Украина искала средства на реконструкцию автодороги Чоп — Киев. Кредит удалось получить только в 2006 г. от ЕБРР. Уже реконструирован участок Чоп — Стрый, сейчас ведется работа на участке Стрый — Броды. В минувшем году также началась реконструкция отдельных участков дороги Киев — Ковель, но реально эти дороги будут готовы к эксплуатации к середине 2008 г.

Однако несмотря на то, что в целом транспортная сеть Украины отвечает требованиям по пропуску необходимых объемов транзитных грузов, есть ряд обстоятельств технического характера, ограничивающих ее пропускную способность. Так, в настоящий момент имеющийся транзитный потенциал страны (без трубопроводов) используется лишь на 50 %, поскольку техническое состояние украинских дорог государственного значения, которые совмещаются с транспортными коридорами, а также сервисная инфраструктура дорожно-строительного комплекса не отвечают европейским требованиям. Они не способны удовлетворить растущие объемы международных транспортных потоков ни по скорости движения, которая ограничена пропускной способностью дорог (3–7 тыс. единиц в сутки), ни состоянием дорожного полотна, ни по качеству и перечню предлагаемых сервисных услуг, что позволяет говорить пока только о потенциальной возможности украинской транспортной системы привлекать значительные объемы транзитных грузопотоков, в то время как фактически она только сдерживает увеличение транзита.

Из-за невысокого технического уровня путевого хозяйства железных дорог и недостатков в переработке грузов на сортировочных станциях отечественные железные дороги обеспечивают скорость движения поездов 80 км в час (при европейском стандарте — 120 км в час). Из-за недостаточного количества автострад европейского уровня и низкого качества дорожного покрытия в Украине допустимая масса грузового автомобиля (при превыше-

нии которой платятся дополнительные денежные суммы) составляет 38 т (против 40–48 т — в странах Европы). При наличии достаточного количества морских и речных портов в Украине только 6 из них (Южный, Ильичевский, Одесский, Николаевский, Мариупольский, Усть-Дунайский) имеют глубину возле причалов свыше 10 м. Неудовлетворительным является состояние перегрузочной техники, используемой при комбинированных перевозках: ее износ достигает 80 %. Заметным явлением в реализации транзитного потенциала морских портов является рост количества перегруженных контейнеров, ведь контейнеризация грузов является одним из перспективных направлений совершенствования технологий перевозок [4].

Кроме того, к основным причинам, сдерживающим развитие транзита грузов в Украине, относят: неупорядоченность системы контроля грузов на границе, многочисленные бюрократические препятствия при оформлении транзитных перевозок. Так, в настоящий момент простой транспорта на пересечении границ нередко превышает сроки всей транспортировки;

высокую стоимость услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами;

недостаток комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита. В соответствии с международными стандартами среднее расстояние между логистическими транспортно-складскими комплексами на пути транзита не должно превышать 150 км (в Украине — 250 км), между пунктами авто- и дорожного сервиса — 70 км (в Украине — 140 км) [3, с. 273].

Так, например, в 2005 г. загруженность транспортных путей, входящих в состав транспортных коридоров в рамках территории Украины, составляла для МТК № 5 (Италия-Словения-Венгрия-Словакия-Украина) — 50 %, для МТК № 9 (Финляндия-Россия-Беларусь-Украина-Молдова-Румыния-Греция) — лишь 30 %. В то же время емкость ТКТК Балтика — Черное море на протяжении всего маршрута использовалась всего на 4,4 %, МТК № 3 — на 10,3 %, ТКТК Европа — Азия — на 14,9 %, МТК № 9 — на 17,9 %, МТК № 5 — на 29,1 % [3, с. 270].

Таким образом, в настоящий момент можно говорить о реальной возможности увеличения транзитных перевозок территорией Украины. Для чего необходимо провести целый комплекс мероприятий, который должен включать в себя:

1. Мероприятия по улучшению текущего неудовлетворительного технического состояния автомобильных и железных дорог, мостовых сооружений, туннелей в рамках пересекающих Украину МТК путем их немедленной модернизации, повышения ка-

чества дорожнього сервіса, ліквідації дефіцита комплексного, в том числі інформаційного обслуговування і проч. Так, в частині, необхідно модернізувати залізничну і автодорожню інфраструктуру в напрямках: Львів-Київ (коридор № 3), Чоп-Львів (коридор № 5), Жмеринка-Одеса (коридор № 9), також здійснити будівництво мостового переходу через річку Західний Буг (коридор Балтійське море — Чорне море), оскільки недовільне становище даних ділянок в значній мірі сдержує об'єм вантажних потоків. За оцінками експертів тільки на розвиток залізничних доріг України до 2010 г. знадобиться більше 19 млрд дол. В 2003 г. Національний банк України надав кредит в розмірі 2 млрд грн на розвиток транспортного комплексу країни, а Європейський банк реконструкції і розвитку виділив кредити для проектів модернізації залізничних доріг по трасам МТК в 120 млн євро. Іменно таким чином передбачається реконструювати українську частину МТК № 5. Даний питання обговорювали на Міжнародній транспортній конференції в Києві в жовтні 2002 г., де учасниками були представники 11 країн Європи, і було прийнято рішення про продовження коридору до Києва, і далі — в Росію з виходом на Транссибірську магістраль. Таке підвищене уваження до залізничного транспорту обумовлено тим, що за оцінками експертів ЄС, до 2015 г. частка залізничних доріг в перевезенні вантажів на території Європи досягне 35 % [1]. В зв'язі з цим Україні і в подальшому цілком доцільно приділяти пріоритетне уваження розвитку і оновленню матеріально-технічної бази, інфраструктурних і допоміжних об'єктів на залізничному транспорті. Експерти наводять наступні дані стосовно стану рухомого складу: до 2010 г. значуща його частка вичерпує свій термін служби, в тому числі — понад 80 % маневрових тепловозів, близько 605 пасажирських вагонів, понад 80 % магістральних електровозів, понад 80 % магістральних тепловозів [1]. Тому використання кредитів Національного банку України і Європейського банку реконструкції і розвитку для реконструкції саме залізничної галузі України на фоні зростання її значущості для перевезення вантажів в межах ЄС стає актуальним і доцільним.

2. Поступове приєднання України до міжнародних конвенцій і багаторічних угодах в області транспорту, а також членство в міжнародних транспортних організаціях з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-дорожнього комплексу України в транспортні системи ЄС і СНГ і подальшим розвитком транзитних перевезень.

3. Прискорення пропуску вантажних потоків через державні кордони, для чого необхідно модернізувати пункти пропуску на державній границі в відповідності з міжнародними стандартами. В даний момент на маршрутах проходження транспортних коридорів розміщено 12 автомобільних, 11 залізничних і 3 пункти пропуску, розташованих на морських і річкових портах. Серед пунктів пропуску для автомобільного зв'язку в даний час тільки пункт «Краковець» (транспортний коридор № 3), побудований в 1997 г., відповідає міжнародним стандартам [5]. Решта пункти пропуску потребують значущої реконструкції і будівництва нової інфраструктури.

4. Впровадження прогресивних форм організації транспортного зв'язку, розвиток його логістических початків (пріоритетним тут є контейнерні і контейнерні перевезення по залізничній дорозі) як в межах власної транспортної мережі, так і в міжнародному євразійському аспекті, оскільки одним з шляхів удосконалення засобів виробництва на транспорті є забезпечення неперервного зростання об'ємів вантажних і пасажирських перевезень (включаючи транзитні). В зв'язі з цим в Україні необхідно створити систему логістических (транспортно-складських) комплексів (далі — ТСК) в відповідності з міжнародними стандартами. Подібний досвід має Російська Федерація, де активно формується мережа транспортних регіональних логістических центрів. Перший з них розташований в Республіці Татарстан, другий формується в порту Находка, третій — в Ростові-на-Дону. В стадії погодження ще два: в районах Санкт-Петербурга і Москви. В умовах інтеграції транспортних мереж подібні логістическі центри є хорошим стимулом для економічного розвитку країни і зміцнення зв'язків з світовою логістическою мережею.

Цілісходливо визначити пріоритетні пункти для створення регіональних ТСК в Україні з урахуванням найбільш важливих міжнародних транспортних маршрутів і МТК, таких як Київ — Ковель — Варшава — Берлін, Львів — Братислава — Прага, Львів — Будапешт — Белград, Київ — Москва, Київ — Мінськ — Вільнюс — Рига — Таллін — Санкт-Петербург, Одеса — Рені — Бухарест — Софія — Афіни, Донецьк — Ростов-на-Дону — Тбілісі — Єреван, Симферополь — Харків — Курськ — Москва. Очевидно, що такими є вісім міст України (підкреслені).

5. Здійснення заходів по захисту своїх національних економічних і транспортних інтересів в системі міжнародних транспортних коридорів шляхом сприяння розвитку і діяльності національних транспортно-логістических фірм, прині-

мня во внимание то, что по объективным причинам на украинском рынке транспортно-логистических услуг, в частности в секторах экспресс-доставки и комплексной перевозки имущества, пока что доминируют западные логистические компании.

**Заключение.** Реорганизация законодательной базы на сегодня является одним из главных направлений транспортной политики Украины. Эта работа проводится при активном сотрудничестве Правительства с ассоциациями экспедиторов. Ее результатом стали принятые Верховной Радой Украины ряд законодательных актов. «Программа создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров», Закон Украины «О комплексной программе развития Украины как транзитного государства в 2002–2010 гг.», «Концепция реформирования транспортного сектора экономики», Закон «О транспортной и экспедиторской деятельности», Закон «О транзите» — вот далеко не полный их перечень. Это означает, что Правительством начата активная работа в направлении реконструкции транспортной системы страны: прописан график мероприятий, необходимых для модернизации транспортного комплекса, определены конкретные направления деятельности, предусматривается выделение средств на каждый из проектов. Вопрос лишь в неуклонном выполнении поставленных перед транспортниками задач и своевременном выделении денежных средств.

Министерство транспорта и связи, на основе прогнозов роста ВВП, внешней торговли Украины и темпов прироста мировой торговли, может говорить о значительном увеличении объемов перевозок на транспорте к 2015 г. Дальнейшее исследование проблемы участия Украины в системе европейской транспортно-логистической интеграции обуславливается необходимостью привлечения данных товаропотоков через территорию нашей страны. Анализ выполнения первых этапов, заложенных в Программе создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров, показывает, что эффект от выполненных мероприятий положительный — за последние 7 лет наблюдается стойкий рост суммарных объемов транзит-

ных перевозок. Вложение финансовых ресурсов в реконструкцию транспортной отрасли, присоединение к международным конвенциям и многосторонним соглашениям в области транспорта позволяют Украине уйти от практики банального использования того факта, что перевозчики многих стран просто вынуждены осуществлять транзит через нашу территорию (скажем, венграм при перевозках в Россию сложно нас «объехать»: маршрут, через Словакию, Польшу и Белоруссию намного длиннее и затратнее), и начать, наконец, создавать условия, необходимые для привлечения дополнительных товаропотоков, что, в свою очередь, позволит привлекать дополнительные финансовые поступления в государственный бюджет. То есть сам процесс интеграции транспортной системы Украины в европейскую транспортную сеть с помощью международных транспортных коридоров здесь является не самоцелью, а лишь основным средством обеспечения национальных интересов, в том числе в транзитной сфере, средством наиболее эффективного использования выгодного географического положения нашей страны, ее существующей транспортной сети и инфраструктуры.

#### Литература

1. Прейгер Д. Формирование ЕЕАТН: место и роль Украины // Экономика Украины. — 2006. — № 3. — С. 64–74.
2. White Paper — European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. — 2001. — 119 p.
3. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір. — Київ: ВГЛ Обрії, 2004. — 335 с.
4. Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук И. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП // Экономика Украины. — 2005. — № 5. — С. 4–19.
5. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні — Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. № 346.

*Представлена в редакцию 6.12.2007 г.*