

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України»

**Розвиток зон впливу міжнародних транспортних коридорів:
аналіз проблем та перспектив**

(науково-аналітична записка)

Львів 2022

Науково-аналітичну записку підготували:

Притула Христина Мирославівна, д.е.н.,
завідувач сектору транскордонного співробітництва ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»;

Калат Ярослава Ярославівна, к.е.н.,
науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»;

Кирик Ірина Михайлівна,
аспірантка ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»

ВСТУП

Відповідно до визначених Державною стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки (далі Стратегія) функціональних типів територій та рішень Генеральної схеми планування території України, територією України проходять вісім міжнародних транспортних коридорів (МТК)¹: Критський №3: Брюссель – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ; Критський №5: Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ; Критський №9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Москва – Чернігів – Київ – Одеса – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс; Європа-Азія; Євроазіатський; Балтика - Чорне море (Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Одеса - Херсон; Північ-Південь (Харків – Кременчук – Одеса); ЧЕС: Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь². Території, що потрапляють у зону впливу МТК, отримують додатковий імпульс економічного зростання. Стратегія визначає зону впливу транспортного коридору у радіусі 15 км довкола МТК (півгодинна транспортна доступність).

Тимчасова окупація російською федерацією АР Крим та початок війни на сході України у 2014 році, широкомасштабне вторгнення росії в Україну 24 лютого 2022 року внесли свої корективи у функціонування та розвиток МТК. Робота окремих з них, зокрема ЧЕС, є повністю заблокованою з огляду на ведення активних бойових дій та часткову окупацію території проходження коридору. МТК Критський №9 та Європа-Азія у перспективі розвиватимуть нові маршрути проходження в обхід білорусії та російської федерації. Обмеженою є діяльність МТК Євроазіатського, Балтика - Чорне море та Північ-Південь через блокування українських портів у Чорному морі.

Найбільш завантаженими на сьогодні є МТК чи окремі їх відгалуження у центральній та західній частині України у напрямі морських портів країн Європейського Союзу. Водночас, разом із реалізацією проектів щодо розвитку МТК в рамках національної програми «Розширення та інтеграція логістики з ЄС» післявоєнного Плану відновлення України, у фокусі державної регіональної політики України на макrorівні залишатимуться зони впливу МТК. Дослідження впливу МТК на територію їх проходження з позиції отримання певних економічних, соціальних чи екологічних ефектів є предметом особливої уваги дослідників та практиків.

¹ У додатку 1 до Стратегії «Функціональні типи територій» наведено картографічне представлення всіх функціональних типів територій за винятком «зон впливу МТК». Натомість наведено ще один функціональний тип «центри економічного розвитку», про який не згадується у тексті Стратегії.

² Зазначений перелік МТК та їх маршрутів сформований, виходячи з матеріалів, підготовлених Міністерством розвитку громад і територій України на етапі обговорення проекту Стратегії у 2019 році. URL: <https://oda.carpathia.gov.ua/novyna/girski-terytoriyi-ukrayinskyh-karpat-v-fokusi-derzhavnoyi-regionalnoyi-polityky-na-period-do>

АНАЛІЗ ВПЛИВУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ПРИЛЕГЛІ ТЕРИТОРІЇ

Станом на кінець 2021 року довжина маршрутів МТК дорівнювала 20,7% від загальної протяжності автомобільних доріг загального користування державного значення і 6% від загальної протяжності всіх автомобільних доріг України (див. табл. 1). Приблизна довжина проходження МТК із врахуванням спільних ділянок маршрутів становить 9676 км.

Таблиця 1³

Зони впливу міжнародних транспортних коридорів: автомобільні шляхи

Назва МТК	Протяжність території України*, км	Великі вузлові міста на території України	Площа зони впливу МТК на території України*, км ²
Критський №3	731	Львів – Рівне – Житомир – Київ	21930
Критський №5	1396**	1) Тернопіль – Хмельницький 2) Чоп – Львів – Рівне	41880
Критський №9	1046**	Одеса – Умань – Київ	31380
Балтійське море – Чорне море	2926**	1) Ковель – Миколаїв – Херсон – АР Крим 2) Ковель – Луцьк – Тернопіль – (2.1) Чернівці або (2.2) Хмельницький – Вінниця – Одеса	87780
Європа - Азія	3978**	1) Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Миколаїв – Київ 2) Львів – Рівне – Житомир – (2.1) Київ або (2.2) Полтава – Харків	119340
Північ - Південь	825	Харків – Кременчук – Одеса	24750
ЧЕС	926	Одеса – Миколаїв – Херсон – Маріуполь	27780
Євроазіатський	1171	Одеса – Миколаїв – Херсон – АР Крим	35130

* - приблизне значення

** - враховано проектний маршрут

Перелік міжнародних автомобільних доріг України, якими проходять МТК, наведено у таблиці 2.

Таблиця 2

Міжнародні автомобільні дороги України, якими проходять МТК

Індекс та номер дороги	Назва МТК	Покриття МТК
М01, М02, М05	Критський №9	повністю
М03	Європа – Азія	частково
М06	Критський №3, Критський №5, Європа - Азія	частково
М07	Балтійське море – Чорне море	частково
М08	Критський №5, Європа - Азія	частково
М10	Критський №3, Європа - Азія	повністю

³ Сформовано на основі Схем планування територій областей та: Притула Х.М., Калат Я.Я. Зони впливу міжнародних транспортних коридорів, с. 79-96 /Функціональні типи територій як об'єкт державної регіональної політики: методичні підходи до ідентифікації: науково-аналітична доповідь / наук. ред. д.е.н., проф. Сторонянська І. З. Львів, ІРД НАНУ. 2020. 150 с. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20200041.pdf>

M14	ЧЕС, Євразійський	частково
M15	ЧЕС	повністю
M17, M18	Балтійське море – Чорне море, Євразійський	частково
M19	Балтійське море – Чорне море	повністю
M20, M22	Північ - Південь	повністю
M25	Критський №5, Європа - Азія	повністю
M30	Критський №5, Балтійське море – Чорне море, Європа - Азія	частково

Функціональні типи територій можуть як територіально накладатись один на одного, так і знаходитись у тісному функціональному зв'язку. Напрями та наявність функціональних взаємозв'язків між зонами впливу МТК та іншими окремими функціональними типами територій наведено на рис. 1.



Рис. 1. Функціональний зв'язок розвитку зон впливу МТК та окремих функціональних типів територій України

Одним з найбільших впливів, які здійснюють МТК на суміжні території, є **посилення агломераційних процесів** навколо найбільших міст України, які виступають територіями концентрації населення, економічної діяльності та фінансових ресурсів. Діюча Стратегія визначила сім найбільших міських агломерацій, які у першу чергу потребують регламентованих державою інструментів та механізмів подальшого розвитку. Такими є: Київська, Харківська, Дніпропетровська, Кіровоградська, Запорізька, Одеська та Львівська агломерації. На сьогодні у Львівській області розпочато роботу над розробкою проектів Стратегії розвитку Львівської агломерації на період до 2027 року та Плану заходів з її реалізації на 2024-2025 роки⁴. Розробка подібних стратегій повинна узгоджуватись із стратегіями розвитку і МТК, які проходять територією

⁴ Львівська агломерація матиме Стратегію розвитку. URL: <https://loda.gov.ua/news/435>

або повз зазначених міських агломерацій. Окрім того особливої уваги у розробці таких Стратегій потребуватимуть планування об'їзних доріг навколо обласних центрів, які обслуговуватимуть великі вантажо- та пасажиропотоки МТК. Найбільші навантаження на міську транспортну інфраструктуру та довкола міст припадуть на Одесу (територією Одеської області проходить 6 МТК), Київ, Львів, Кіровоград (територією Київської, Львівської, Кіровоградської областей проходить по три МТК). Станом на 2021 рік більшість цих міст займали лідируючі місця у рейтингу завантаженості доріг.

Міжнародна компанія TomTom International B.V., яка спеціалізується на картографії, розробці навігаційного програмного забезпечення, наданні інформації про дорожній рух у режимі реального часу та інших послугах, протягом 2019-2021 років розраховує Індекс трафіку (Traffic Index), який оцінює затори в містах у всьому світі, охоплюючи 404 міста у 58 країнах на 6 континентах⁵. До цього рейтингу потрапило лише чотири українських міста: Київ, Одеса, Дніпро та Харків. Місце українських міст у зазначеному рейтингу наведено на рис. 2.

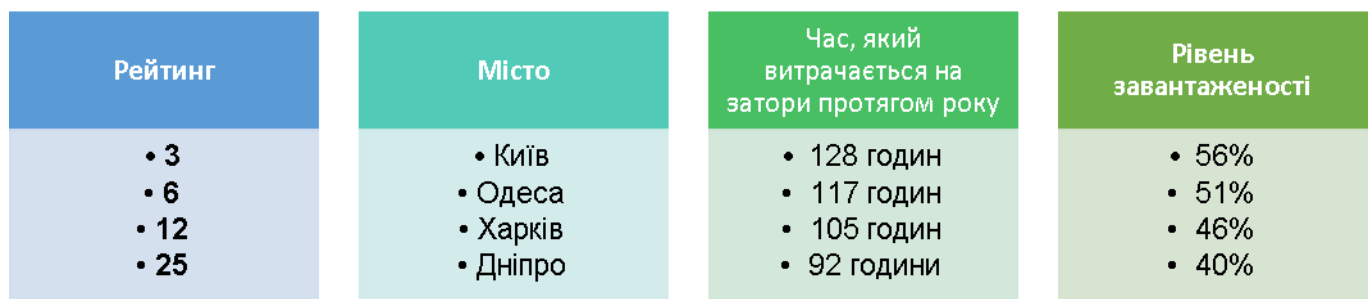


Рис. 2. Місце українських міст у рейтингу міст за значенням Індeksu трафіку 2021

Згідно рейтингу міст протягом 2019-2021 років рівень завантаженості в українських містах лише зростає. Це результувало у збільшення витрат часу в дорозі, збільшення витрат на паливо та викидів CO_2 . Зокрема у звіті Азіатського банку розвитку зазначено, що затори на дорогах коштують країнам у регіоні близько 2–5% ВВП щороку через втрату часу та вищі транспортні витрати⁶.

Збільшується навантаження на ділянках доріг, які є спільними для кількох МТК. Окремі з них наведено у таблиці 3. Після завершення війни просторове планування та відновлення зруйнованої інфраструктури міст та транспортної мережі повинне відбуватись з врахуванням впливу МТК та на засадах кращих практик сталого розвитку транспортних систем.

Таблиця 3

Окремі ділянки доріг, територією яких проходять маршрути кількох МТК

МТК	Критський №5	Європа – Азія	Євроазіатський	Балтика – Чорне море
Критський №3,	Броди – Рівне	Львів – Рівне – Житомир – Київ		
Критський №5		ПП Косонь-Барабаш (Угорщина) – Тернопіль –		

⁵ TOMTOM TRAFFIC INDEX. URL: [Traffic congestion ranking | TomTom Traffic Index](https://www.tomtom.com/traffic-congestion-ranking/)

⁶ Asian Development Bank. Urban Transport. URL: <https://www.adb.org/sectors/transport/keypriorities/urban-transport>

		Хмельницький - Новокостянтинів		
Критський №9		Васильків - Глеваха, Київ – Бориспіль – Бровари – Семиполки		Одеса – Криве озеро Друге
Балтика – Чорне море		Вінниця – Комісарівка – Миколаїв – Копані	Копані – Херсон – АР Крим	
ЧЕС		Калинівка – Миколаїв – Зоря	Одеса – Коблеве – Миколаїв – Посад Покровське – Олешки – Петропавлівка	

Не менш сильною є взаємозалежність зон впливу МТК і *центрів економічного розвитку*. Саме місця концентрації економічної діяльності є визначаючими факторами маршрутів проходження МТК, а МТК в свою чергу дають додатковий імпульс для подальшого розвитку цих територій.

Подібний вплив здійснюють МТК і на розвиток прикордонних регіонів, підвищуючи їх зв'язність з решта регіонами країни та зовнішніми ринками. Позитивний вплив МТК можуть здійснювати на розвиток монофункціональних міст та сільських територій у несприятливих умовах, пожвавлюючи економічну діяльність, урізноманітнюючи сфери прикладання праці та створюючи нові робочі місця. Водночас МТК можуть вплинути на виникнення додаткових екологічних ризиків розвитку природоохоронних територій та об'єктів, посилюючи навантаження на довкілля.

Практично накладаються зони впливу МТК ЧЕС і Макрорегіон "Азов-Чорне море" на півдні України від Ізмаїла до Маріуполя і у майбутньому розвиватимуться у тісній прив'язці один до одного. На сьогодні вони перебувають у зоні активних бойових дій.

Основні напрями та характеристика впливу МТК на територію їх проходження наведено на рис. 3. Загалом, більшість науковців та фахівців з питань розвитку транспортної інфраструктури та транспортної політики погоджуються, що розвиток транспортної інфраструктури є життєво важливим для економічного розвитку та покращення добробуту людей. Зазначений вплив здійснюється шляхом зниження торговельних витрат і збільшення торгівлі, нарощення обсягів інвестицій, зростання вартості землі та активів тощо.

Соціально-економічні ефекти, отримані в результаті розвитку транспортних коридорів, можна розділити на три етапи їх формування⁷. Першочергові ефекти (або прямі вигоди) пов'язані зі зміною часу в дорозі, скороченням транспортних витрат, підвищення надійності та впровадження нових послуг, що призводить до зниження витрат користувачів транспорту та постачальників транспортних послуг.

Переваги другого порядку виникають завдяки вдосконаленню транспортного сполучення, що дозволяє отримати доступ до більших ринків і ширшого переліку послуг і ресурсів. Доступність кращих послуг і зниження вартості транспортування впливають на розміщення/переміщення фірм, обсяг торгівлі та зростання сільськогосподарського виробництва. Важливою характеристикою цього етапу є відчутні економічні результати: більший трафік, активізація економічної діяльності, будівництво тощо.

⁷ AECOM. Freight Benefit/Cost Study: Capturing the Full Benefits of Freight Transportation Improvements: A Non-Technical Review of Linkages of the Benefit-Cost Analysis Framework; Federal Highway Administration: Washington, DC, USA, 2001.

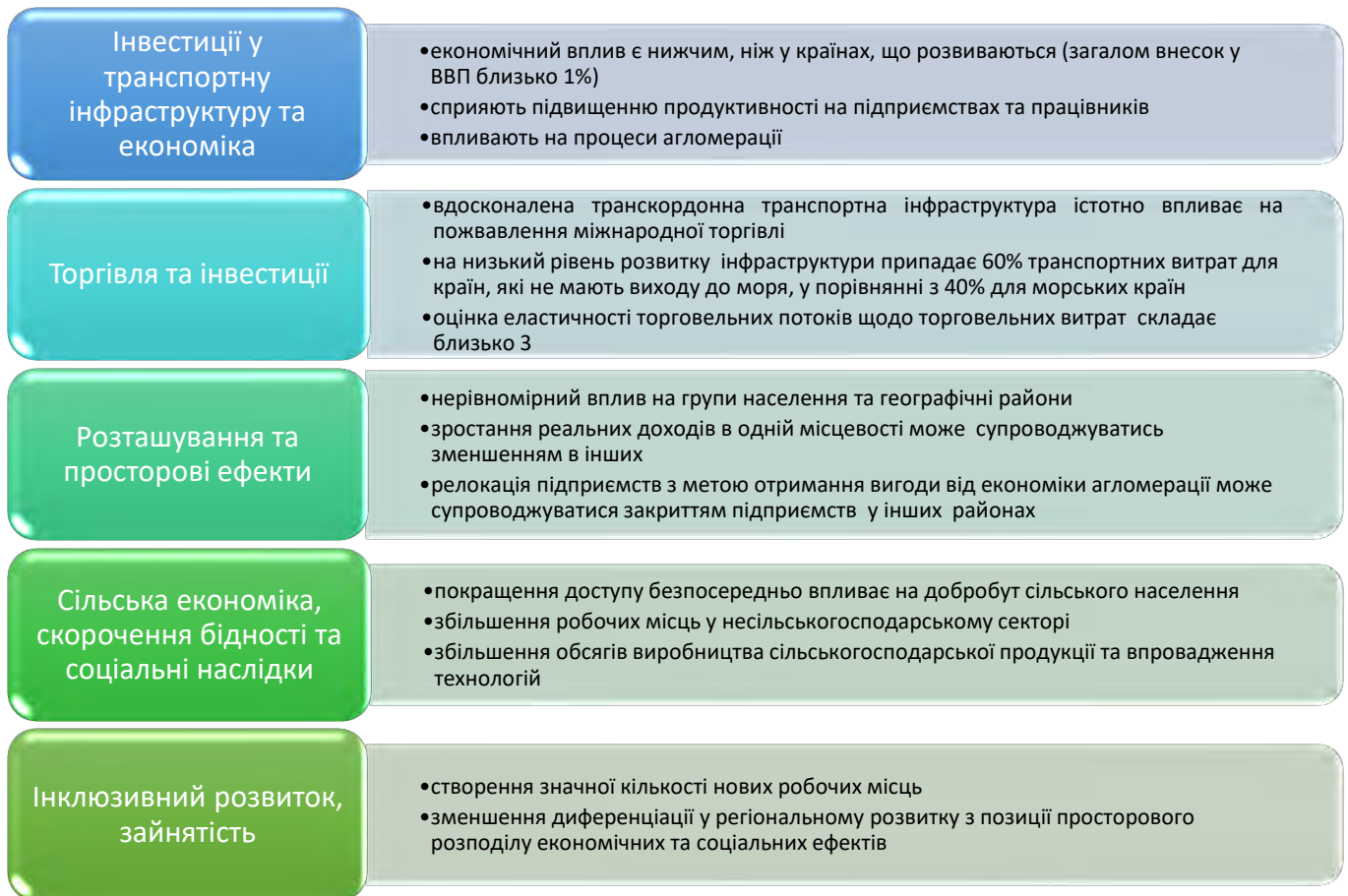


Рис. 3. Основні напрями та характеристика впливу МТК на територію їх проходження⁸

Ефекти третього порядку виникають у довгостроковій перспективі через структурні зміни внаслідок загальноекономічних динамічних процесів, активованих ефектами другого порядку. Ці зміни в кінцевому підсумку призводять до позитивного впливу на добробут людей, включаючи подолання бідності через збільшення зайнятості, зростання сільськогосподарського виробництва та заробітної плати, а також підвищення цін на продукцію. Проте ці зміни можуть також призвести до зовнішніх ефектів, таких як негативний вплив на навколишнє середовище та деякі соціальні аспекти.

Транспортний коридор може стати дієвим інструментом забезпечення просторово збалансованого і більш сталого економічного розвитку та покращення добробуту людей у регіоні проходження коридору. Вплив інвестицій у транспортні коридори та мережі може бути значним. На макрорівні транспортна мережа пов'язана з національним виробництвом, зайнятістю та доходом. На мікрорівні взаємозв'язані транспортні мережі поєднують виробників і споживачів і впливають на добробут людей, включаючи подолання бідності за рахунок нарощення виробництва та заробітної плати, створення нових робочих місць, а також нижчих витрат і вищих цін на продукцію. Транспортні мережі також полегшують доступ до освіти, роботи, охорони здоров'я та інших соціальних закладів і закладів культури⁹.

⁸ Складено за: Transport Corridors for Wider Socio–Economic Development. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248>

⁹ Transport Corridors for Wider Socio–Economic Development. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/19/5248>

Міжкраїнний аналіз 60 країн за період 1980–2010 рр.¹⁰, який передбачав їх порівняння за показниками покращення мобільності (за рахунок інвестицій у автомагістралі та швидкісні дороги), доступності (інвестиції в місцеві дороги, що забезпечують більш пряме сполучення з пунктом призначення) та економічного зростання, засвідчив, що, зокрема, покращення мобільності сприяє економічному зростанню за рахунок нарощення експорту в країнах середнього та високого рівня розвитку.

Дослідження, проведене у країнах Південно-Східній Азії на основі гравітаційної моделі, показало, що розвиток транскордонної дорожньої інфраструктури позитивно вплинув на внутрішньорегіональну торгівлю основними товарами з еластичністю в діапазоні 0,6–1,4¹¹. Подібний вплив на зростання торгівлі обґрунтовано і у дослідженні, проведеному серед країн Східної Європи¹². Використання гравітаційної моделі показало, що модернізація доріг може збільшити торгівлю в регіоні на 50% від базового рівня, що перевищує очікувані ефекти від зниження тарифів або програм сприяння торгівлі.

Розвиток прикордонної транспортної інфраструктури вздовж МТК знижує транзакційні витрати. Зокрема, дослідження, проведене у країнах Азії, показало, що зниження транзакційних витрат на кордоні на 10% збільшує експорт приблизно на 2%¹³. Цьому сприятиме ефективне функціонування мережі пунктів пропуску, вдосконалення процедур транзиту тощо.

У цьому напрямі цього року вже відбувся значний поступ. Зокрема, прийнято Регламент 2022/870 від 30 травня 2022 року щодо тимчасового відкриття європейського ринку для товарів, які походять з України; підписано Угоду між Європейським Союзом та Україною про вантажні перевезення автомобільним транспортом (Спеціальна угода про лібералізацію автомобільних перевезень), 29 червня 2022 р. Термін дії угоди становить один рік з можливістю продовження та тимчасово набрала чинності з дня підписання. 1 жовтня 2022 року Україна починає застосовувати Конвенцію про спільний транзит та Конвенцію про спрощення формальностей у торгівлі товарами (міжнародне застосування NCTS).

Розвиток транспорту також пов'язаний з багатьма Цілями сталого розвитку (ЦСР) і може використовуватися як інструмент для досягнення окремих із них. Наприклад, розвиток коридорів та транспортних мереж можуть впливати на досягнення Цілі 9. Промисловість, інновації та інфраструктура (завдання 9.1-9.4) та Цілі 10. Скорочення нерівності (завдання 10.3-10.4).

Розвиток транспортних коридорів, величина їх впливу на прилеглі території та потенціал розвитку зазначених територій у значній мірі залежить від етапу їх розвитку та типу коридору.

Транспортні коридори – це насамперед транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів у напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах.

¹⁰ Ng, C.P.; Law, T.H.; Wong, S.V.; Kulanthayan, S. Relative Improvements in Road Mobility as Compared to Improvements in Road Accessibility and Economic Growth: A Cross-Country Analysis. *Transp. Policy* 2017, 60, 24–33.

¹¹ Fujimura, M.; Edmonds, C. Impact of Cross-Border Road Infrastructure on Trade and Investment in the Greater Mekong Subregion; ADBI Discussion Paper No.48; Asian Development Bank Institute: Tokyo, Japan, 2006.

¹² Shepherd, B.; Wilson, J.S. Trade, Infrastructure, and Roadways in Europe and Central Asia: New Empirical Evidence. *J. Econ. Integr.* 2007, 22, 723–747.

¹³ De, P. Why Is Trade at Borders a Costly Affair in South Asia? An Empirical Investigation. *Contemp. South Asia* 2011, 19, 441–464.

Розрізняють транспортні коридори національного, міжнародного та транзитного значення¹⁴:

- *національні / внутрішні торговельні коридори* функціонують у межах національної транспортної системи та використовуються для розподілу товарів усередині країни. Ці коридори переважно пролягають через території кількох регіонів, поєднують кілька вузлів, їх розвиток регламентується національним законодавством. Мета їхнього функціонування полягає у сприянні внутрішній торгівлі та економічному зростанню вздовж коридорів. Найпоширенішими коридорами національного значення є ті, що з'єднують столицю або промислові центри країни з морськими портами;

- *міжнародні / зовнішньоторговельні коридори* використовуються для забезпечення експортно-імпортних перевезень країни. Такий коридор проходить територією двох і більше країн та має визначені національним законодавством маршрути, включно з пунктами перетину кордону. Метою створення зовнішньоторговельних коридорів є сприяння економічному зростанню країни шляхом активізації торгівлі та підвищення конкурентоспроможності;

- *транзитні торгові коридори* використовуються для транспортування вантажів інших країн. Вони пролягають від одного пункту перетину кордону до іншого територією однієї країни. Їхні маршрути визначаються національним законодавством. Вони зазвичай узгоджуються із суміжними країнами шляхом укладення двосторонніх угод або, в окремих випадках, регіональних угод. Метою розвитку цих коридорів є сприяння регіональній інтеграції та економічній співпраці між сусідніми державами.

Варто зазначити, що міжнародні транспортні коридори складаються зазвичай з національних коридорів та один і той самий коридор може виконувати одночасно кілька функцій. Наприклад, стимулювати розвиток зовнішньої торгівлі та водночас обслуговувати внутрішній ринок однієї країни. Таке поєднання функцій коридорів у більшості випадків формує суперечливі цілі щодо їхнього розвитку, адже їхнє управління та фінансування буде здійснюватися різними інституціями.

Залежно від кількості задіяних видів транспорту, які інтегруються, коридори можуть бути унімодальними (одномаршрутний коридор), мультимодальними (паралельні маршрути з використанням різних видів транспорту) або інтермодальними (окремі маршрути, які включають більше ніж один вид транспорту з інтермодальним сполученням). Однак, таке розрізнення між транспортними коридорами є «дещо штучним, оскільки більшість міжнародних транспортних коридорів є інтермодальними та включають паралельні маршрути з різними видами транспорту»¹⁵.

У науковій літературі виділяють кілька типів транспортних коридорів, які можна визначати як етапи розвитку / еволюції від одного типу до іншого. Залежно від етапу розвитку може забезпечуватися переміщення товарів та людей, або підтримка торгівлі / транзиту, або розвиток певного сектора економіки, або більш широке соціальне та економічне зростання вздовж коридору на регіональному / субрегіональному / національному рівнях¹⁶. Однак, незважаючи на певну варіативність визначення цих етапів, більшість визначає «базовий транспортний коридор» – найнижчим шаблоном розвитку транспортних коридорів, а «економічний коридор» – найвищим. Решта

¹⁴ Arnold, J., Ollivier, G., & Arvis, J. F. (2005). Best Practices in Corridor Management. The World Bank. URL: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/RegionalDocuments/Corridor_BestPractices.pdf

¹⁵ Arnold, J., Ollivier, G., & Arvis, J. F. (2005). Best Practices in Corridor Management. The World Bank. URL: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/RegionalDocuments/Corridor_BestPractices.pdf

¹⁶ Youssef, F. (2019). Sustainable Transit and Transport Corridors in Support of LLDCs Trade and Regional Integration and Cooperation. URL: https://unctad.org/system/files/non-official-document/cimem7p24_Frida%20Youssef_en.pdf

етапів є проміжними, які виникають у процесі еволюції коридору від простого «транспортного коридору» до більш розвиненої стадії – «економічного коридору».

Зокрема, один з підходів до розвитку транспортних коридорів передбачає їх трансформацію протягом п'яти етапів, а саме^{17,18}:

Етап 1. Транспортний коридор (Transport Corridor) з'єднує великі агломерації (економічні вузли) низкою транспортних шляхів. Уздовж цих маршрутів коридор поєднує великі міські центри (з високою економічною щільністю) та інші менші вузли (проміжні міста та селища), які розташовані на території, що прилягає до коридору. Основним завданням такого транспортного коридору є надання більш ефективних транспортних послуг у часовому, економічному та екологічному вимірах шляхом покращення транспортної інфраструктури та транспортного сервісу і забезпечення пропускної спроможності, що відповідає очікуваним обсягам перевезень;

Етап 2. Логістичний коридор (Logistics Corridor) – це коридор, який не тільки фізично з'єднує територію чи регіон, а й гармонізує інституційну структуру логістики та всі технологічні, організаційні та правові умови транспортування. Його метою є забезпечення ефективного переміщення та зберігання вантажів, людей і пов'язаної інформації;

Етап 3. Коридор сприяння розвитку транспорту та торгівлі (Transport and Trade Facilitation Corridor) – це коридор, вздовж якого пропонуються додаткові преференції зі сприяння торгівлі: у фізичному плані – прагнуть покращити торговельні потоки (переміщення товарів, послуг і людей) шляхом з'єднання однієї чи кількох суміжних країн або надання доступу до моря країнам, які не мають виходу до нього; з функціональної точки зору – зосереджують свою увагу на усуненні бар'єрів, що перешкоджають безперервному переміщенню транспортних засобів, товарів і пасажирів шляхом оптимізації та спрощення торговельних / митних процедур і торговельної політики;

Етап 4. Коридор урбанізованого розвитку (Urban Development Corridor) – це коридор, у якому кілька урбанізованих просторів різного розміру лінійно з'єднані транспортними мережами, покращуючи сполучення внутрішніх територій та між містами. У такому коридорі містобудування відбувається паралельно із розвитком стратегічної транспортної інфраструктури, необхідної для підтримки зростання міст. Водночас розробляється довгострокова стратегія щодо інтегрованого розвитку сільськогосподарських, промислових і змішаних територій в межах впливу коридору;

Етап 5. Економічний коридор (Economic Corridor) – це коридор, який здатний залучати інвестиції, створювати економічну діяльність та розвивати додаткові послуги навіть у секторах, не пов'язаних із транспортною сферою, вздовж території чи регіону його проходження.

Водночас у цьому підході «економічний коридор» також класифікується за¹⁹: *географічним охопленням* (урбанізований коридор vs коридор місто-село; коридор субнаціонального рівня; транснаціональний або наднаціональний коридор); *секторальним охопленням* (моносекторальний коридор; багатосекторальний коридор); *за типом управління* (державний коридор; коридор під

¹⁷ Srivastava, P. (2011). Regional Corridors Development in Regional Cooperation. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>

¹⁸ Nogales, E. G. (2014). Making economic corridors work for the agricultural sector. FAO. URL: <https://www.fao.org/3/i4204e/i4204e.pdf>

¹⁹ Nogales, E. G. (2014). Making economic corridors work for the agricultural sector. FAO. URL: <https://www.fao.org/3/i4204e/i4204e.pdf>

управлінням донорів або міжнародних фінансових установ; приватний коридор; коридор багатостороннього партнерства або створений у вигляді державно-приватного партнерства).

Азіатський банк розвитку (АБР), який вперше використав термін «економічний коридор» у 1998 році, визначає економічні коридори як важливі мережі або зв'язки між економічними агентами вздовж визначеного маршруту, які пов'язують сторони пропозиції та попиту на ринках²⁰.

Економічний коридор поєднує в собі кінцеві та проміжні вузли, зони їхнього впливу та впливу безпосередньо самого коридору (див. Рис. 4).

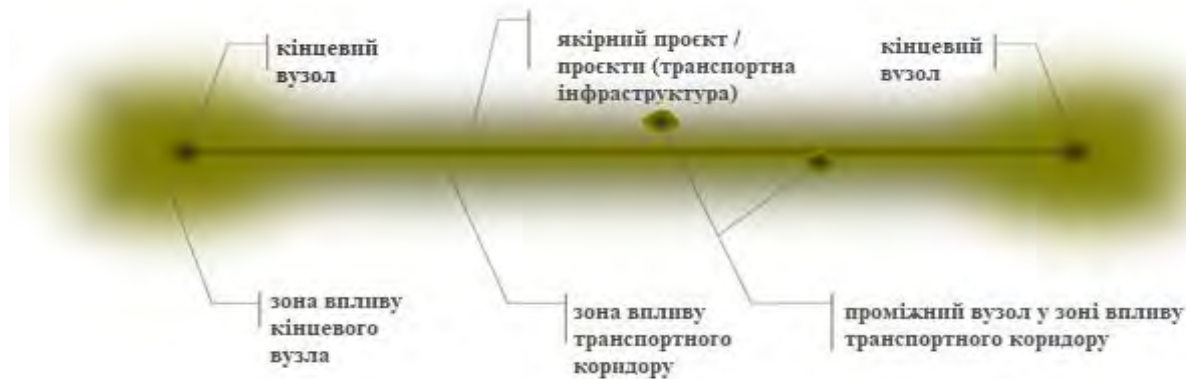


Рис. 4. Структура економічного коридору²¹

У процесі розвитку коридору його вплив на соціальний та економічний розвиток суміжних територій посилюється. Базовий транспортний коридор, як правило, впливає на розвиток лише тих територій, які безпосередньо прилягають до коридору. Водночас радіус його впливу поступово збільшується, стимулюючи розвиток територій, які пролягають вздовж нього: промислових зон, міських та сільських територій тощо. Зазначені процеси з часом формують і зворотні процеси: активізація економічної діяльності на територіях, які перебувають у зоні впливу МТК, спонукає до збільшення торговельних потоків та подальшого розвитку транспортної інфраструктури. Соціально-економічному розвитку прилеглих територій сприяє коридор, який з'єднує економічні «кінцеві вузли» (попит та пропозицію), створюючи додатковий поштовх для торгівлі між різними країнами²².

Продовольча та сільськогосподарська організація ООН (FAO), характеризуючи розвиток МТК, також виділяє декілька його етапів. При цьому кожен наступний етап розвитку транспортного коридору передбачає наявність додаткових його функцій та характеристик. На рисунку 5 наведено основні етапи розвитку транспортних коридорів.

²⁰ Economic corridors boost markets, living conditions. URL: <https://web.archive.org/web/20141018012315/http://research.bworldonline.com/popular-economics/story.php?id=350&title=Economic-corridors-boost-markets,-living-conditions>

²¹ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

²² Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf



Рис. 5. Етапи розвитку транспортних коридорів²³

Інноваційність розвитку інформаційно-комунікаційних технологій, інтелектуалізація транспортних системах, а також вагомий вплив транспортної сфери на екологію, зумовили виникнення нових підходів до дослідження розвитку МТК. Економічна і соціальна комісія ООН для Азії і Тихого океану (ESCAP) запропонувала доповнити перелік етапів розвитку транспортних коридорів «смарт коридорами та зеленими коридорами». ESCAP розглядає лише чотири етапи розвитку транспортних коридорів: *транспортний коридор*, *коридор сприяння розвитку транспорту*, *коридор транспортних послуг та логістичний коридор*. Більшість з них за своєю суттю відповідають етапам, зазначених у попередніх підходах. Однак у цьому підході на етапі «коридор транспортних послуг» враховано розвиток мультимодальних перевезень. При цьому метою розвитку такого коридору є забезпечення надання ефективних, економічно вигідних, соціально прийнятних, безпечних та екологічно чистих мультимодальних транспортних послуг вздовж взаємопов'язаної транспортної інфраструктури через кордони та через країни його проходження²⁴.

У звіті ООН, присвяченому питанням розвитку найменш розвинутих країн, країн, що не мають виходу до моря, і малих острівних держав, що розвиваються, окрім основних етапів розвитку МТК (транспортний та економічний коридор), проміжними етапами визначено *мультимодальний* (поєднання кількох видів транскордонної інфраструктури, що з'єднує два економічні вузли) та *логістичний* (інтеграція багатьох компонентів інфраструктури для покращення функціональності, як мультимодальної, так і багатогалузевої) коридори. У таблиці 4 представлена характеристика кожного з етапів розвитку МТК²⁵.

²³ Nogales, E. G. (2014). Making economic corridors work for the agricultural sector. FAO. URL: <https://www.fao.org/3/i4204e/i4204e.pdf>

²⁴ ESCAP (2019). Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region. URL: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf>

²⁵ UN-OHRLS (2019). Report on best practices for effective transit transport corridor development and management. URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/corridor-report-_final-_un-ohrlls_28may2020.pdf

Етапи розвитку транспортних коридорів та їх характеристика

Етап розвитку коридору	Інфраструктура	Інвестиції	Гармонізація
Транспортний коридор	Єдина транскордонна інфраструктура (дорожня, залізнична або водна), що з'єднує низку міст у різних країнах	Коридор приваблює обмежені місцеві інвестиції у вигляді магазинів, кафе тощо	Відсутність узгодженої політики чи нормативних актів у масштабах коридору між державами, територією яких проходить коридору. Визнання коридору як інструменту економічного розвитку не схвалено всіма країнами коридору
Інтегрований мультимодальний коридор	Кілька видів транскордонної інфраструктури (дорожня, залізнична тощо), що з'єднує два економічні вузла	Коридор може почати залучати нові інвестиції в результаті покращення транспортних сполучень у формі виробничих потужностей та зручностей	Укладання транскордонних торговельних угод між країнами-учасниками Визнання важливості коридору для торгівлі Коридор може мати базові інституційні рамки для управління ним
Логістичний коридор	Інтеграція багатьох компонентів інфраструктури для покращення функціональності, як мультимодальної, так і багатогалузевої	Міжнародні інвестиції, залучені у виробництво, туризм, торговельні послуги тощо, або сконцентровані в певних місцях, або розподілені вздовж коридору	Активна гармонізація нормативних актів, що стосуються руху товарів, послуг і людей, а також інвестицій і податків, нормативних актів, що стосуються ключових секторів коридорів тощо. Створення інституційних рамок для управління коридором та активне сприяння інвестиціям та ідентифікація коридору як магніту для інвестицій
Економічний коридор	Розвиток додаткової інфраструктури для полегшення руху товарів, послуг і людей, залучення подальших інвестицій (спільний митний контроль, логістика та складування, промислові зони) Покращення супутньої інфраструктури, такої як забезпечення водою, електрикою, для зв'язку пріоритетних територій	Встановлюються прямі та зворотні зв'язки з новими інвестиційними секторами з поширенням впливу на інші сектори економіки Розвиваються додаткові послуги та пов'язані сектори, які генерують економічну активність, економічний ефект поширюється і на сусідні регіони	Усунення всіх перешкод для руху товарів, послуг і людей Повна гармонізація правил, політики, режимів оподаткування тощо для сприяння економічному, соціальному та просторовому розвитку Створена зона вільної торгівлі, що охоплює територію проходження всього коридору

На рисунку 6 зображено еволюцію розвитку транспортного коридору із врахуванням цих чотирьох етапів. На основі техніко-економічних обґрунтувань визначається економічний потенціал

запланованого транспортного коридору. Будівництво твердої транспортної інфраструктури для декількох видів транспорту перетворює базовий транспортний коридор на мультимодальний. Збільшення пропускної спроможності коридору потребує також вдосконалення м'якої інфраструктури (логістика та інституції), щоб підтримувати або підвищувати ефективність функціонування коридору. Передумовою ефективного функціонування коридору є одночасний розвиток твердої та м'якої інфраструктури. З часом розвиток коридору починає впливати на активізацію економічної діяльності, що призводить до збільшення обсягів залучених інвестицій як на території його безпосереднього впливу, так і поза ним, що зрештою перетворює звичайний коридор на «економічний коридор»²⁶.

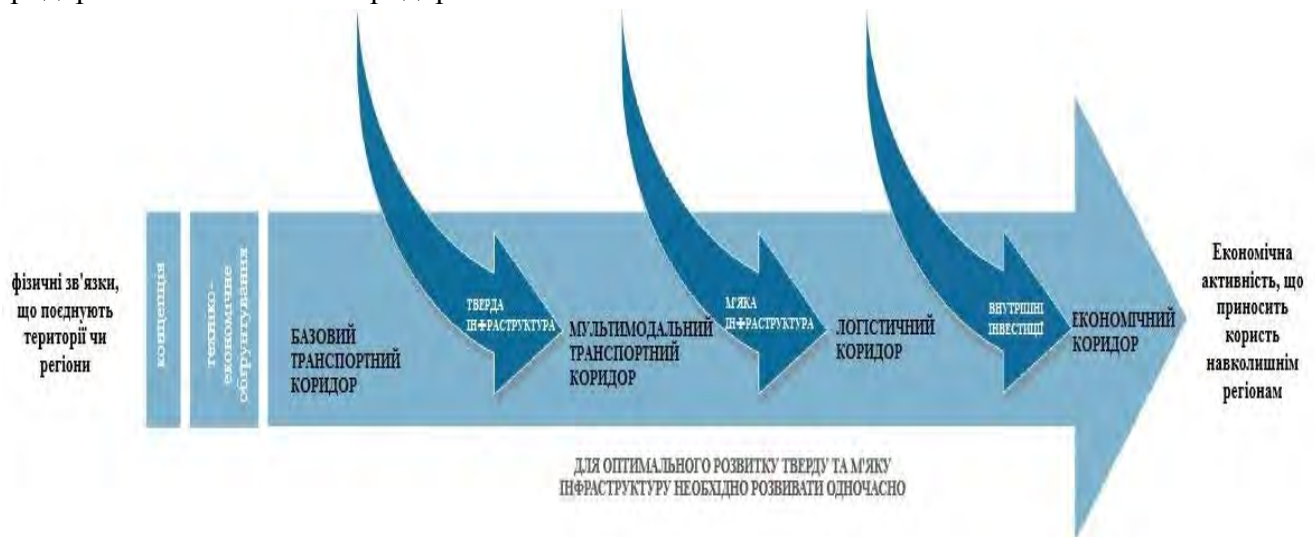


Рис. 6. Еволюція розвитку коридору²⁷

Прикладами економічних коридорів можуть бути: Рейнсько-Альпійський коридор, Китайсько-пакистанський економічний коридор, Східний економічний коридор та інші.

Ефективність функціонування пунктів пропуску кордону через державний кордон є вагомим чинником розвитку транспортних коридорів. Пункти пропуску зазвичай є вузьким місцем транспортних коридорів. Задля полегшення перетину кордону необхідно вдосконалювати «м'яку» інфраструктуру, зокрема гармонізувати політику, законодавство та митні процедури. Розвитку транспортного коридору також сприяють чітко визначені цілі та економічний потенціал його функціонування. На кожному етапі розвитку транспортного коридору цілі функціонування та критерії його регулювання здебільшого змінюються²⁸.

Еволюція розвитку транспортного коридору представлена на рисунку 7. Коридор може мати різні траєкторії розвитку – від звичайних транспортних, до повноцінних економічних коридорів, хоча варто зауважити, що навіть проміжні форми коридору (торговельний, логістичний, вантажний, індустріальний та аграрний коридори) також мають вагомий вплив на економічний розвиток центрів, які вони з'єднують. Ефективність транспортних коридорів внаслідок трансформації у

²⁶ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

²⁷ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

²⁸ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

процесі їх еволюції поступово зростає і переходить із виключно кількісних у площину якісно-кількісних результатів.

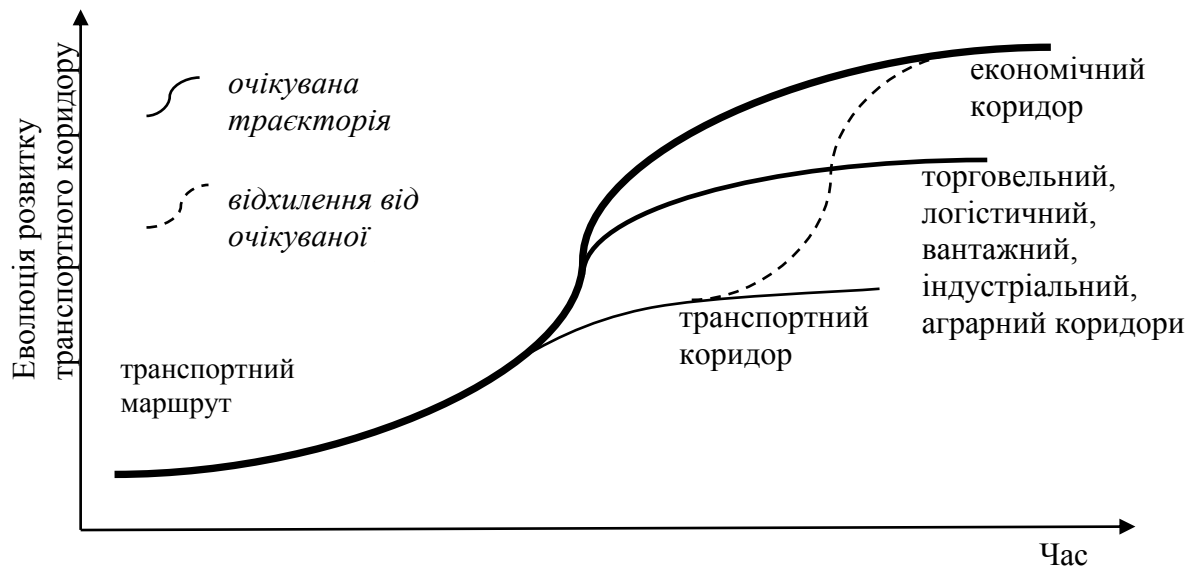


Рис. 7. Трансформація транспортних коридорів в процесі їх еволюції²⁹

Аналіз результатів досліджень провідних фінансових та економічних інституцій та дослідників дозволяє констатувати про наявність безпосереднього зв'язку між рівнем розвитку транспортного коридору та потенціалом соціально-економічного розвитку зон їхнього впливу. Водночас розвиток транспортного коридору визначається рівнем розвитку економіки країни, регіону, територією яких він проходить. Хоча не всі коридори можуть стати економічними коридорами, водночас проміжні коридори також сприяють підвищенню економічної активності в зонах їхнього впливу. Інвестування у розвиток великих транспортних коридорів має тенденцію до зростання, як в один з інструментів стимулювання регіональної інтеграції та економічного зростання³⁰.

Економічна та соціальна комісія ООН (UNECE) виділяє такі чинники успішного розвитку та функціонування коридору: 1) інфраструктура; 2) належні обсяги трафіку; 3) правова база; 4) координація, інституційна структура; 5) ініціативність, лідерство учасників; 6) ресурсна база; 7) участь зацікавлених сторін, кінцевих бенефіціарів; 8) моніторинг³¹.

Інвестиції залучаються на кожному етапі розвитку транспортного коридору. На етапі його будівництва чи реконструкції / модернізації наявних доріг інвестиції вкладаються в інфраструктуру. При цьому позитивний вплив на соціально-економічний розвиток регіону є практично невідчутним. Подальше удосконалення транспортної інфраструктури, розвиток транспортних вузлів, туристичної

²⁹ Там же.

³⁰ Alam, M., Dappe, M. H., Melecky, M., & Goldblat, R. (2019). Wider Economic Benefits of Transport Corridors: Evidence from International Development Organizations. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32666/WPS9057.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

³¹ Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region [Електронний ресурс] / Study Report, UN, 2019. – 97 p. URL: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf>

інфраструктури, покращення бізнес-клімату, підвищення безпеки дорожнього руху тощо сприяють «інтенсивному» залученню інвестицій та розширенню впливу транспортного коридору. На цьому етапі як і на попередньому етапі основна роль відводиться державному сектору. Перехід коридору з національного в міжнародний передбачає зменшення технічних та економічних бар'єрів при перетині кордону. Це впливатиме на пожвавлення торгівлі та вантажо- та пасажиропотоків. Підсиленню зазначених процесів сприятимуть залучення приватних інвестицій та використання державно-приватного партнерства. Останній етап передбачає формування спільних регіональних планів або спільних планів розвитку транскордонних територій відповідними країнами або, принаймні, координації національних планів (включно з інвестиціями та діяльністю приватного сектора)³².

Розвиток МТК потребує постійного джерела фінансування та управлінської структури. Основне фінансування здійснюється державним сектором (транспортна інфраструктура, вузли вздовж маршруту коридору, пункти перетину кордону тощо). Інвестиції можуть також здійснювати і приватні організації, донорські фонди, включно з членськими внесками країн-учасниць управління коридору, платою за користування коридором тощо. Роль донорів повинна полягати у сприянні розвитку коридору відповідно до закладених урядом чи іншою управлінською структурою мети і цілей цієї ініціативи.

Розвиток транспортного коридору повинен підтримуватися як на рівні держав, так і місцевому рівні, де він проходить. Для прикладу, перешкодою для розвитку пан'європейського коридору VIII стала відсутність участі місцевих громад у цьому. Також належне нормативно-правове регулювання переміщення товарів і людей через кордони, потенційна позитивна фінансова та соціально-економічна віддача від інвестицій у тверду інфраструктуру, забезпечення електроенергією та телекомунікаціями, щонайменше мінімізація впливу неформальних інституцій уздовж маршрутів тощо сприяють розвитку транспортного коридору. Важливою складовою ефективного розвитку МТК є періодичний моніторинг відповідності його розвитку поставленим цілям³³.

Основні індикатори ефективності МТК представлено у таблиці 5³⁴.

Таблиця 5

Основні індикатори ефективності МТК

Вид та рівень впливу	Складові	Назва індикатора	Одиниця виміру
Порти	Судно	Затримка суден	години
		Розвантаження судна	TEU/Кран-година
		Час обробки	години
	Вантаж	Тривалість простоювання вантажу в порту	дні
		Термін обробки документів	дні

³² Srivastava, P. (2011). Regional Corridors Development in Regional Cooperation. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>

³³ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

³⁴ UN-OHRLS (2019). Report on best practices for effective transit transport corridor development and management. URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/llcds_publications/corridor-report_-_final_-_un-ohrlls_28may2020.pdf

Сухопутний транспорт	Вантажівки	Затримка після митного оформлення	години
		Час очікування в порту	години
		Час на мостових вагах	години
		Час проходження кордону	години
	Залізничні вагони	Тривалість очікування в порту	дні
		Час транзиту	години
Митниця	Вантажно-транспортне обладнання	Середній час оформлення товарів (виїзд)	години
		Середній час оформлення товарів (в'їзд)	години
		Середній час простою вантажівки (на кордоні)	години
	Прикордонне управління	Прикордонне управління	години
Коридор	Транзит	Середній час транзиту для вантажівок	дні
		Транзитні затримки	дні
		Середній час транзиту (залізничні вагони)	дні
	Вартість послуг	Експлуатаційні витрати транспортного засобу	доларів США чи у будь-якій іншій валюті
		Плата за демардж	доларів США чи у будь-якій іншій валюті

Зважаючи на вищенаведені індикатори ефективності розвитку МТК, основними перешкодами для їх розвитку визначають, зокрема³⁵: політична нестабільність та низький економічний розвиток регіону; слабка політична підтримка; неспроможність забезпечити ефективний розвиток та управління коридору у країнах-учасниках; слабкий інвестиційний клімат і погане регуляторне середовище; слабо розвинене або відсутнє державно-приватне партнерство, що нездатне скористатися можливостями, створеними іноземними інвесторами, та брати участь у інвестиційних можливостях, де вони виникають; передчасний маркетинг коридору для інвестицій до того, як проекти будуть належним чином визначені або проаналізовані та готові до банківського обслуговування; інтереси донорів, задіяних у коридорі, можуть бути занадто конкретними або вузькими, наприклад у випадку, якщо вони зорієнтовані лише на сприяння торгівлі, але не на підвищення продуктивності та розвиток торгівлі.

Одним з факторів успішного розвитку коридору є зацікавленість зі сторони приватного сектору. Транспортний коридор, у якому державний сектор є основним або єдиним гравцем, навряд чи перетвориться на економічний коридор, якщо не буде відповідного інтересу приватного сектора³⁶.

Варто зазначити, що функціонування та розвиток транспортного коридору визначається наявністю трьох складових: правової, фізичної та операційної. Правова складова – це нормативно-правова база, яка створена, зокрема, на основі двосторонніх та багатосторонніх угод, що забезпечує

³⁵ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

³⁶ Hope, A., & Cox, J. (2015). Topic Guide Development Corridors. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e00016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

безперешкодний рух вантажопотоків та регулює надання транспортно-логістичних послуг уздовж коридору. Фізична складова - це транспортно-логістична інфраструктура та об'єкти, які формують транспортний коридор. Операційна складова сприяє впровадженню нормативно-правової основи, підтримує належний стан транспортно-логістичної інфраструктури та об'єктів і забезпечує підвищення їхньої ефективності та покращення якості надання транспортно-логістичних послуг. У часовому вимірі правова і фізична складові збігаються, а операційна фаза не може розпочатися, доки вони не завершаться³⁷.

Для розвитку транспортних коридорів, які пролягають через Україну, важливою є їхня інтеграція в європейську та світову транспортну систему. Зокрема розвиток мультимодальних транспортних перевезень, які підтримуються сучасними логістичними засобами і послугами, поряд з удосконаленням транспортно-логістичної інфраструктури, здатної обробляти контейнерні вантажі, сприятиме активізації цих процесів. Відповідно до вищезазначеного, підвищення обізнаності приватного сектора про нові послуги та поточний і запланований розвиток інфраструктури та їхня участь, зокрема, через державно-приватне партнерство та на умовах концесії, також сприяє розвитку транспортних коридорів та зон їхнього впливу.

Українська транспортна інфраструктура зазнала масштабних руйнувань внаслідок російської агресії і потребує значних фінансових ресурсів на її відновлення. Згідно з оцінкою, проведеною Світовим банком, Урядом України та Європейською Комісією, станом на 1 червня 2022 року транспортному сектору завдано шкоди на 30 млрд доларів, обсяг збитків становить 26,1 млрд доларів, а для відновлення необхідно 74 млрд доларів. Найбільше постраждали Чернігівська, Донецька, Луганська, Харківська, Херсонська, Київська та Запорізька області³⁸.

За даними Київської школи економіки (KSE), станом на 1 вересня 2022 року за попередніми оцінками загальні збитки транспортної інфраструктури становили 35,3 мільярди доларів. Зазнали пошкодження 19 аеропортів і цивільних аеродромів; 500 км залізничного полотна; щонайменше 110 залізничних вокзалів і станцій; 25,0 тис. км доріг; 315 мостів і мостових переходів різного значення; майно в щонайменше чотирьох портах; 623 пожежних автомобілі; 188 тис. автомобілів, а також тролейбусів, трамваїв та автобусів на суму 0,657 млрд доларів³⁹.

Міжнародна спільнота зацікавлена та підтримує Україну у розв'язанні цих питань з огляду на важливість її як світового експортера агропромислової продукції та перевантаженість кордонів її країн-сусідів. Особливо цей тиск на кордони відчувають регіони на півдні Чорного моря. Зокрема, у Туреччині транзитні вантажні перевезення у першій половині 2022 року зросли на 47%. Час очікування на кордоні може займати від кількох днів до 40-50 днів⁴⁰.

З метою покращення логістики експортних поставок України у липні 2022 року українські логістичні шляхи були включенні до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Маршрути

³⁷ Arnold, J., Ollivier, G., & Arvis, J. F. (2005). Best Practices in Corridor Management. The World Bank. URL: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/RegionalDocuments/Corridor_BestPractices.pdf

³⁸ Світовий банк, Уряд України & Європейська Комісія (2022). Звіт «Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення – серпень 2022». URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099445109072232395/pdf/P1788430c59f110920ae4d04bd31d82c530.pdf>

³⁹ KSE (2022). Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на 1 вересня 2022 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/Sep22_FINAL_Sep1_Damages-Report.docx.pdf

⁴⁰ IRU (2022). Black Sea digital boost in focus for key Middle Corridor. URL: <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/black-sea-digital-boost-focus-key-middle-corridor>

чотирьох TEN-T тепер проходять територією України та зможуть претендувати на їх включення до фінансових планів ЄС щодо розбудови цих коридорів⁴¹:

- Північно – Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя;
- Балто-Чорноморсько – Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси
- коридори Балтійське море – Адріатичне море та Рейн – Дунай проходять через Львів.

Фінансування TEN-N здійснюється через Connecting Europe Facility (CEF) (створений у 2014 р.) – інструмент фінансування ЄС, що сприяє економічному зростанню, створенню робочих місць і підвищенню конкурентоспроможності шляхом цільових інвестицій в інфраструктуру, зокрема, транспортну. У таблиці 6 представлено бюджет фінансування через цей інструмент транспортних коридорів TEN-T, які проходять територією України.

Таблиця 6

Фінансування CEF транспортних коридорів TEN-T, які проходять територією України, прогнозована оцінка витрат станом на 2020 рік, коридору загалом

Назва міжнародного транспортного коридору	Сума, млн євро								Великі вузлові міста на території України
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	після 2020	
Північно – Балтійський ⁴²	22	109	171	387	508	560	933	1965	Львів – Київ – Маріуполя
Балтійське море – Адріатичне море ⁴³	77	95	152	331	489	760	1362	2210	Львів
Рейн – Дунай ⁴⁴	167	168	769	974	1236	907	1102	1700	Львів
Балто-Чорноморсько – Егейський	-	-	-	-	-	-	-	-	Львів – Чернівці – Одеса

Загальна вартість фінансування Північно – Балтійського коридору становить 4655 млн євро, в тому числі на дороги – 508,7 млн євро (38 проєктів). Станом на 2019 рік профінансовано 38% запланованої суми.

Фінансування транспортного коридору Балтійське море – Адріатичне море складає 5476 млн євро, в тому числі на дороги – 264,3 млн євро (41 проєкт). З 2014 по 2019 роки профінансовано 35% від необхідної суми.

⁴¹ Directorate-General for Mobility and Transport (2022). Commission amends TEN-T proposal to reflect impacts on infrastructure of Russia's war of aggression against Ukraine. European Commission. Website. URL: https://transport.ec.europa.eu/news/commission-amends-ten-t-proposal-reflect-impacts-infrastructure-russias-war-aggression-against-2022-07-27_en

⁴² CEF (2020). CEF support to North Sea – Baltic Corridor. URL: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-b-northsea-baltic_metadata.pdf

⁴³ CEF (2020). CEF support to Baltic-Adriatic Corridor. URL: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-a_baltic-adriatic_corridor_metadata.pdf

⁴⁴ CEF (2020). CEF support to Rhine - Danube Corridor. URL: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-i_rhine-danube_metadata.pdf

Фінансування транспортного коридору Рейн – Дунай дорівнює 7024 млн євро, в тому числі на дороги – 190,8 млн євро (35 проектів). До 2019 року профінансовано 60% загального бюджету.

Підтримка України ЄС здійснюється в рамках Плану дій ЄС «Шляхи солідарності між Україною та ЄС» (EU-Ukraine Solidarity Lanes Action Plan). Зокрема, через розробку альтернативних маршрутів для експорту та імпорту продукції з України, створення спеціальних національних контактних пунктів щодо вирішення питань логістики, спрощення процедур перетину кордону тощо⁴⁵. Також ЄС передбачає заходи щодо перетворення ліній колії 1520 мм на колію 1435 мм, якщо це буде економічно виправдано⁴⁶. Це дозволить покращити транспортне сполучення, удосконалити транспортно-логістичну інфраструктуру, залучати інвестиції із європейських фондів, розвивати мультимодальні перевезення, підвищити ефективність транспортної мережі та сприятиме реалізації транзитного потенціалу, інтеграції та розвитку транспортних коридорів України у воєнний та повосенний період.

Європейська Бізнес Асоціація запропонувала розробку стратегії щодо розвитку альтернативних експортних маршрутів. Для прикладу, один з найбільших та найближчих до України європейських портів Клайпеда (Литва) має значні незавантажені перевалочні потужності. У Прибалтиці, як і в Україні, колія колії становить 1520 мм (а в Польщі – 1435 мм). Тому через територію Польщі пропонується побудувати нову залізничну 1520 мм колію, що дозволить з'єднати українську та литовську мережі залізниць між собою та з портом Гданськ (Польща). Цей проект може бути реалізований як шляхом реконструкції наявної мережі залізниць, через будівництво комбінованої колії, або будівництво окремої залізничної гілки та, за оцінками експертів, може тривати до 5 років. На думку експертів, це зменшить вартість вантажних перевезень, усуне дефіцит рухомого складу, спростить логістику для Польщі при імпорті/експорті товарів з/до країн Балтії та їх портів, зменшити шкідливий вплив автомобільного транспорту на навколишнє середовище, наростить транзитний потенціал, а також допоможе інтегрувати та розвивати залізничне сполучення з Україною та захистить її від російського шантажу відносно транспортних коридорів⁴⁷.

Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом Україна зобов'язана привести українське законодавство у сфері вантажних перевезень до стандартів ЄС. Станом на 2021 рік найменшого прогресу досягнуто у сфері транспорту, транспортної інфраструктури, поштових та кур'єрських послуг (44%) разом із сферами соціальної політики і трудових ресурсів (43%) та фінансового співробітництва та боротьби з шахрайством (24%)⁴⁸.

Чинні маршрути МТК, зазначені у Стратегії для визначення зон впливу МТК, відповідають тим МТК, які регламентуються правовими документами 1996-1997 рр.: Постановою Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 1996 р. N 1324 «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи»; Постановою Кабінету Міністрів України

⁴⁵ European Commission (2022). European Commission to establish Solidarity Lanes to help Ukraine export agricultural goods. URL: https://transport.ec.europa.eu/news/european-commission-establish-solidarity-lanes-help-ukraine-export-agricultural-goods-2022-05-12_en

⁴⁶ Artymiuk, S. (2022). EC proposes amending TEN-T Regulation to include Ukraine. URL: <https://www.railjournal.com/policy/ec-proposes-amending-ten-t-regulation-to-include-ukraine/>

⁴⁷ Європейська Бізнес Асоціація (202). Бізнес пропонує побудувати новий експортний коридор через Польщу до країн Балтії. URL: <https://eba.com.ua/en/biznes-proponuye-pobuduvaty-novij-eksportnyj-korydor-cherez-polshhu-do-krayin-baltiij/>

⁴⁸ Interfax Україна (2021). Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію Україна-ЄС становить 58% - Стефанішина. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/769324.html>

від 16 грудня 1996 р. № 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів»; Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 про затвердження Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Водночас у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р зазначено, що «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)». Уточнення МТК та їх маршрутів повинне бути уточнене не лише з позиції приведення у відповідність всіх нормативно-правових актів, які стосуються питань розвитку МТК, але й з позиції нових викликів та можливостей.

Останніми роками у напрямі трансформації коридору з транспортного у економічний найбільш динамічно розвивався коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА). Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ - Азія була ратифікована Україною 10 лютого 2000 року Законом України N 1440-III (1440-14). 30 квітня 2021 року набрала чинності Угода про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА, підписана з метою координації дій усіх учасників транспортного процесу, сприяння та створення сприятливих умов для розвитку мультимодальних перевезень, гармонізації законодавства та створення єдиної правової основи для розвитку мультимодальних перевезень. Передумовами успішного розвитку коридору згідно Стратегії Міжурядової комісії TRACECA щодо розвитку міжнародного транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія на 2016-2026 роки, визначено лібералізацію доступу до залізничної інфраструктури, створення відповідної логістичної інфраструктури та покращення умов судноплавства річкою Дніпро, яка з'єднує центр країни із Чорноморськими портами. За цих умов можна буде забезпечити оптимальний розподіл транспортних потоків із Центральної та Східної Європи в напрямку чорноморських портів⁴⁹. Відповідно до Меморандуму про взаєморозуміння між Україною та Європейським Союзом про поширення індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) в Україні судноплавні ділянки річки Дніпро та річки Південний Буг внесено до індикативних мапах TEN-T⁵⁰.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

На думку експертів провідних міжнародних інституцій основними викликами сьогодення є геополітична фрагментація світу, перспектива нових локдаунів, пов'язаних з новими спалахами пандемії Covid-19, та кліматичні зміни. Водночас в економічному плані світовий розвиток визначається глобальним падінням виробництва, високим рівнем інфляції, сповільненням економічного розвитку Китаю, що привело до порушення глобальних ланцюгів постачання, війною в Україні та загостренням продовольчої безпеки у світі.

⁴⁹ Strategy of the Intergovernmental Commission TRACECA for development of the international transport corridor Europe-the Caucasus-Asia for 2016-2026 worked out on the basis of the Master Plan TRACECA and proposals of the Parties. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_eng.pdf

⁵⁰ Христофоров, В. (2022). На індикативних мапах TEN-T з'являться українські судноплавні ділянки Дніпра та Південного Бугу. Промисловий портал – сайт. URL: <https://uprom.info/news/other/logistika/na-indykatyvnyh-mapah-ten-t-zyavlyatsya-ukrayinski-sudnoplavni-dilyanky-dnipra-ta-pivdenного-bugu/>

Україна на сьогодні перебуває у центрі зазначених геополітичних змін. Війна в Україні спровокувала тектонічні зміни у глобальній економіці та світовому порядку денному. Російська блокада українських портів, руйнування виробничої (транспортної, складської, перевантажувальної тощо) інфраструктури, пошкодження та знищення майна підприємств, цілеспрямоване руйнування цивільної енергетичної інфраструктури зумовлює загострення ситуації не лише у сфері продовольчої, але й у сферах соціальної, енергетичної та логістичної безпеки у глобальному вимірі. Відтак географія, структура та логістика світової торгівлі зазнали значних змін та продовжують трансформуватись в умовах викликів сьогодення. Україна, будучи важливим експортером сільськогосподарської продукції та знаходячись на перехресті основних торговельних шляхів Європа-Азія, повинна адаптовуватись до нових реалій розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень.

Низка факторів засвідчує про перспективи подальшого нарощення вантажообороту на кордоні Україна-ЄС. Зокрема *у короткотерміновій перспективі* це:

- нарощення експорту продовольчих товарів сухопутним транспортом із залученням річкових портів з огляду на блокаду українських портів на Чорному та Азовському морях (понад дві третини пропущених товарів (у натуральному виразі) через митний кордон України здійснювалось через морські пункти пропуску);
- прийняття Регламенту 2022/870 від 30 травня 2022 року щодо тимчасового відкриття європейського ринку для товарів, які походять з України;
- підписання Угоди між Європейським Союзом та Україною про вантажні перевезення автомобільним транспортом (Спеціальна угода про лібералізацію автомобільних перевезень), 29 червня 2022 р. Термін дії угоди становить один рік з можливістю продовження та тимчасово набрала чинності з дня підписання;
- переорієнтація українського експорту до ЄС з огляду на припинення торговельно-економічних відносин з білоруссю та росією (у 2 кварталі 2022 року 78% експорту було спрямовано до ЄС проти 41% у попередньому році).

У довгостроковій перспективі:

- **геополітичні:** 23 червня 2022 р. Європейська Рада надала Україні статус кандидата у члени ЄС; збільшення обсягів міжнародних та транзитних вантажних перевезень з огляду на припинення торговельно-економічних відносин з Білоруссю та росією (протягом 2019-2021 років близько 20-25% перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні здійснювалося територією росії і Білорусі);

- **логістичні:** Україна розташована на перетині важливих транспортних шляхів Європа-Азія-Близький Схід (через територію країни проходять 4 з 10 загальноєвропейських коридорів, Трасека...); Єврокомісія офіційно схвалила перегляд карт Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), розширивши їх маршрутами в Україні (28 липня 2022 року). Українські автомобільні та залізничні шляхи входять до чотирьох із дев'яти основних європейських транспортних коридорів. У листопаді 2017 року Україна та ЄС підписали документ про поширення на Україну індикативних карт європейської транспортної мережі TEN-T;

- **інституційні:** План дій щодо «Шляхів солідарності» між Україною та ЄС для сприяння експорту сільськогосподарської продукції України та двосторонній торгівлі з ЄС (COM(2022) 217 final) (був ухвалений Європейською Комісією 12 травня 2022 р.); 1 жовтня 2022 року Україна почала

застосовувати Конвенцію про спільний транзит та Конвенцію про спрощення формальностей у торгівлі товарами (міжнародне застосування NCTS).

Це зумовлює необхідність налагодження безпечних логістичних маршрутів з достатньою пропускнуою спроможністю саме на ділянці державного кордону Україна-ЄС. З цією метою завданням центральних органів влади, відповідальних за розробку державної регіональної політики, розвиток транспортної інфраструктури, євроінтеграційні процеси тощо є ***оновлення переліку та карт МТК із оновленням маршрутів коридорів та розробкою нових маршрутів коридорів.*** Більшість маршрутів МТК, затверджених Стратегією, на сьогодні вже стали неактуальними.

Створенню коридору повинен передувати глибокий економічний аналіз, який враховує портову інфраструктуру, існуючі та перспективні транспортні маршрути, величину трафіку та майбутні моделі розвитку коридору, рівень конкуренції зі сторони інших коридорів тощо. Необхідною складовою розвитку МТК є наявність сильних інституційних структур для забезпечення співпраці, координації та підзвітності у всіх країнах-учасниках коридору. Зокрема, існуюча практика розробки нових маршрутів передбачає здійснення таких покрокових заходів⁵¹:

- Картографування потенційних маршрутів коридорів з використанням переваг існуючої інфраструктури та відсутніх ланок. Метою такого картографування є остаточне визначення маршрутів, які будуть формувати коридор. Це поширена практика серед існуючих коридорів, таких як мережі TEN-T в Європі, «Один пояс, один шлях».

- Досягнення консенсусу та отримання підтримки від країн та інших ключових зацікавлених сторін уздовж коридорів. Важливо розглянути заперечення та пропозиції зацікавлених сторін щодо інституційної структури коридору та механізмів його фінансування.

- Підготовка, ведення переговорів та укладення відповідних правових документів, включаючи угоди, меморандуми та протоколи. Правові інструменти необхідні для створення правової основи співпраці між сторонами коридору, передбачаючи права, обов'язки та санкції для кожної сторони.

- Розповсюдження публічної інформації про коридори серед різних залучених зацікавлених сторін із зазначенням переваг, ролей і зобов'язань зацікавлених сторін. Поширення інформації призведе до покращення розуміння зацікавленими сторонами та готовності до реалізації програм коридору. Це передбачає і звітування зацікавленим сторонам про прогрес у досягненні ключових віх у створенні коридору.

- Наявність промоутерів та активних учасників коридору. Зокрема, такими є знані світові установи, державні посадовці або люди із корпоративного світу, які можуть забезпечити підтримку створення коридорів. Ключовими лідерами можуть бути державні департаменти, напівдержавні компанії, гравці сектора, транспортники, портові адміністрації, агенції з розвитку інфраструктури, банки розвитку та агентства, такі як Світовий банк, а також інші партнери по співпраці також можуть надавати фінансову підтримку та робити промоцію створення коридорів.

Визначення і затвердження нових маршрутів МТК, які проходять територією України, потребуватимуть правової регламентації та розробки відповідних інструментів фінансування. Кожен окремий коридор потребуватиме власної Стратегії розвитку, налагодження системи управління та моніторингу тощо. До сьогодні цього не було зроблено, окрім того чинне національне законодавство у сфері розвитку МТК вже давно втратило свою

⁵¹ UN-OHRLLS (2019). Report on best practices for effective transit transport corridor development and management. URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/corridor-report-_final-_un-ohrlls_28may2020.pdf

актуальність. Основні нормативно-правові документи були прийняті після другої та третьої Пан'європейських транспортних конференцій задля імплементації основних положень декларацій, прийнятих на Пан'європейських конференціях. ***Відтак в умовах відбудови України необхідно оновити законодавство у сфері розвитку МТК: прийняти нові нормативно-правові акти щодо розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, щодо розвитку транзитного потенціалу України.***

На зміну існуючим МТК в умовах геополітичного переформатування вже активно розвиваються нові ініціативи з формування нових МТК. Однією з небагатьох альтернатив транзитному руху за основним маршрутом «Нового Шовкового шляху», який проходить транзитом через РФ, нині є Середній коридор (через Казахстан, Азербайджан і Грузію). Минулого року обсяги залізничних вантажів, які пройшли цим коридором, збільшилися на 52%⁵². Очікується, що цього року цей сплеск буде ще вищим через підвищений інтерес до коридора як альтернативного мультимодального маршруту між Європою та Китаєм.

31 березня 2022 року Грузія, Азербайджан, Туреччина та Казахстан підписали чотиристоронню заяву про розвиток "Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту" (ТМТМ), спрямовану на зміцнення співпраці та збільшення транзитного потенціалу країн вздовж коридору. На даний момент на стадії створення перебуває спільне підприємство (СП) "Середній коридор" (Middle Corridor), в якому беруть участь Грузія, Азербайджан, Туреччина та Казахстан. Планується його створення на початку або в середині 2023 року. Важливою складовою розвитку зазначеного коридору є співпраця між країнами на маршруті та інвестиції у розвиток інфраструктури для інтеграції Транскаспійського транспортного коридору до міжнародної транспортної системи. Одним із пріоритетів є підвищення конкурентоспроможності залізничної лінії Баку-Тбілісі-Карс (БТК) у євразійських перевезеннях та прискорення виконання робіт із збільшення пропускної спроможності даної лінії. У перспективі СП надаватиме високоякісні інтермодальні транспортні та логістичні послуги, гармонізуватиме транскордонні ставки та впровадить єдину ІТ-платформу для повної автоматизації послуг з перевезення вантажів з Китаю до Туреччини та порти Чорного моря. Також планується з'єднатися з Міжнародним вантажним коридором Північ-Південь (INSTC) через порти Каспійського моря, таким чином розширивши коридор до Ірану, арабських країн уздовж Перської затоки, Східної Африки та Індії⁵³.

Відтак Україна повинна не лише активно долучатись до нових ініціатив щодо розвитку МТК, але й самій ініціювати створення нових партнерств на важливому торговельному шляху Європа-Кавказ-Азія. Розвиток МТК, ефективність їх функціонування здійснює безпосередній вплив на прилеглі території, виконуючи роль каталізатора економічного, соціального та екологічного розвитку у регіональному, національному та світовому вимірах.

⁵² Перевезення Середнім коридором в обхід РФ знаходяться на підйомі. URL: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2022-04-01/perevozki-po-srednemu-koridoru-v-obhod-rf-nahodyatsya-na-podyomi/

⁵³ 2023 року заплановано створення СП «Середній коридор». URL: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2022-04-12/v-2023-godu-zaplanirovano-sozdanie-sp-srednij-koridor/