

# ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	<b>7</b>
--------------------	----------

## **РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

<b>Глава 1. РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ ДЕРЖАВИ</b> .....	<b>11</b>
1.1. Транспортні послуги та їх роль в економіці України .....	<b>11</b>
1.2. Транспортний потенціал України як транзитної держави .....	<b>14</b>
1.3. Розвиток загальних видів транспорту в Україні. Водний (морський та річковий) транспорт України: роль, інфраструктура та особливості розвитку .....	<b>25</b>
1.4. Сухопутний транспорт: залізничний, автомобільний, трубопровідний. Перспективи та недоліки сухопутного транспорту України .....	<b>28</b>
1.5. Авіаційний транспорт України та напрями його реформування .....	<b>41</b>

<b>Глава 2. СУТНІСТЬ ТА ФУНКЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ</b> .....	<b>45</b>
2.1. Поняття «міжнародні транспортні коридори» (МТК). Функції МТК .....	<b>45</b>
2.2. Концептуальна основа створення міжнародних транспортних коридорів .....	<b>49</b>
2.3. Пріоритетні напрямки створення МТК .....	<b>50</b>
2.4. Мультиmodalьні (інтерmodalьні) транспортні перевезення. Їх переваги та недоліки .....	<b>59</b>

**Глава 3. СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ**

<b>МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ</b> .....	<b>65</b>
3.1. Нормативно-правове забезпечення створення в Україні мережі міжнародних транспортних коридорів .....	<b>65</b>
3.2. Міжнародні транспортні коридори (Критські) в Україні .....	<b>69</b>
3.3. Відродження торговельних шляхів «з варяг у греки» та «Великого шовкового шляху» .....	<b>72</b>

**РОЗДІЛ 2**  
**ГЕОЕКОНОМІЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ**  
**ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

<b>Глава 4. ЄВРОПЕЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ</b> .....	<b>78</b>
4.1. Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи .....	<b>78</b>
4.2. Транс'європейська опорна мережа (TEN) .....	<b>81</b>
4.3. Пан'європейські транспортні коридори «Єдиної Європи» (PEC): умови для розширення .....	<b>84</b>
4.4. Пан'європейські транспортні зони «Широкої Європи» (PETrA) .....	<b>89</b>
4.5. Морські автомагістралі .....	<b>90</b>
<b>Глава 5. ПІВНІЧНІ ГАЗОТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ</b> .....	<b>97</b>
5.1. «Північний потік-1» та «Північний потік-2»: економіка або політика. Значення «OPAL» для Європи .....	<b>97</b>
5.2. Ризики та виклики для України. Перспективи створення Газотранспортного консорціуму за участю України .....	<b>104</b>

---

<b>Глава 6. МІЖНАРОДНИЙ ПРОЄКТ «МІЖМОР'Я»</b> . . . . .	<b>110</b>
6.1. Історія проєкту «Міжмор'я» . . . . .	<b>110</b>
6.2. Доцільність формування Балто-Чорноморського Союзу «Міжмор'я» для країн-учасниць . . . . .	<b>112</b>
6.3. Перспективи створення Міжнародного проєкту «Міжмор'я» . . . . .	<b>116</b>
6.4. Проєкт «Тримор'я» . . . . .	<b>120</b>
<b>Глава 7. ПІВДЕННІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ</b> . . . . .	<b>124</b>
7.1. «Південний потік»: історія створення та причини припинення будівництва . . . . .	<b>124</b>
7.2. «Турецький потік»: реалії та перспективи функціонування. Загрози для України . . . . .	<b>130</b>
7.3. Південний газотранспортний коридор «TANAP – TAP» . . . . .	<b>133</b>
<b>Глава 8. ЄВРАЗІЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ</b> . . . . .	<b>137</b>
8.1. Транспортний коридор «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА). Його сутність та значення . . . . .	<b>137</b>
8.2. Проблеми та перспективи розвитку транспортних секторів країн-учасниць ТРАСЕКА . . . . .	<b>143</b>
8.3. Євразійський нафтотранспортний коридор (ЄАНТК). Можливості участі в ньому України . . . . .	<b>155</b>
<b>Глава 9. КОНЦЕПЦІЯ КИТАЮ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»</b> . . . . .	<b>165</b>
9.1. Економічні передумови розвитку Китаю на рубежі століть . . . . .	<b>165</b>
9.2. Концепція відродження «Великого шовкового шляху» – «Один пояс, один шлях» (OBOR) . . . . .	<b>171</b>
9.3. Значення китайської стратегії «Один пояс, один шлях» (OBOR) для Європи . . . . .	<b>177</b>

9.4. Перспективи розвитку транспортних комунікацій на теренах Євразії	181
9.5. Китайсько-африканське співробітництво в рамках OBOR	186
9.6. Перспективи України щодо участі в OBOR	191
<b>ВИСНОВКИ</b>	<b>198</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	<b>201</b>
<b>ДОДАТКИ</b>	<b>215</b>
ДОДАТОК А. Постанова КМ України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16.12.1996 р. № 1512	216
ДОДАТОК Б. Постанова КМ України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04.08.1997 р. № 821	225
ДОДАТОК В. Розпорядження КМ України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р.	252
ДОДАТОК Г. Постанова КМ України «Про утворення Координаційного центру з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону» від 21.09.2011 р. № 994	314
ДОДАТОК Д. Інформаційна довідка щодо реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону в Україні	322

# ВСТУП

Сучасний період розвитку економіки країн характеризується очевидним аспектом – потребою стимулювання інтеграційних процесів, як внутрішніх, так і зовнішніх, у всіх сферах економічного життя. Європейський досвід цих процесів стимулює транзитні міждержавні зв'язки, які виступають вагомими чинниками інтенсивного зростання інфраструктурного забезпечення території, насамперед його логістичної складової.

Однією із сучасних форм світогосподарської інтеграції є міжнародні транспортні коридори – складні комунікаційні системи, для яких практично відсутні природні та технічні обмеження.

Реалізація різних проєктів міжнародних транспортних коридорів – це не тільки економічне й технологічне завдання, а й геополітична проблема, що вимагає політичної волі.

Відмінною особливістю монографії «Міжнародні транспортні коридори» є єдність теоретичного і практичного аналізу процесів, які відбуваються в економіці України, що дозволяє не тільки краще оцінити минуле, а й визначити підхід до її майбутнього. Структура монографії класична для наукових робіт: кожен окремий блок інформації виділено у самостійну главу, а всі глави в сукупності становлять логічно побудоване дослідження.

У Главі 1 вивчено категоріальний зміст поняття «транспортні послуги» та розглянуто їхні властивості. Наведено всебічний аналіз транспортного потенціалу України, а саме: морський, річковий, залізничний, автомобільний, трубопровідний, авіаційний транспорти та висвітлено їхні переваги й недоліки в сучасних умовах розвитку економіки країни.

У Главі 2 розкрито сутність міжнародних транспортних коридорів (МТК), функції та концептуальні основи їх створення. Розглянуто напрямки десяти пан'європейських міжнародних транспортних коридорів («критських»), які повинні пройти територією Європи. Розглянуто наукові погляди щодо міжнародних мультимодальних (інтермодальних) транспортних перевезень.

У наступної главі монографії подано нормативно-правову базу створення транспортних коридорів в Україні, починаючи з 1996 року, та визначено транспортні коридори України, які є складовою частиною мережі міжнародних транспортних коридорів.

У Главі 4 детально представлено геоеконімічну трансформацію сучасних загальноєвропейських МТК та розглянуто їхні напрямки на теренах Єдиної Європи. Окремо виділено морські автомагістралі Євросоюзу. Обґрунтовано причини, які перешкоджають завершенню реалізації проєкту транс'європейських транспортних коридорів на схід.

У Главі 5 акцент приділено будівництву газопроводів «Північний потік-1», «Північний потік-2», «OPAL» та «Baltic Pipe». Обґрунтовано значення цих трубопроводів для Європейського Союзу та ризики, пов'язані із завершенням будівництва «Північний потік-2» для України.

У наступної главі подано історичний екскурс у двадцяті роки ХХ ст. щодо проєкту створення Балто-Чорноморського Союзу, який покладено в основу сучасного Міжнародного проєкту «Міжмор'я» («Intermarium»). Досліджено передумови створення, вплив на економічну та політичну ситуацію країн-учасниць, проблеми та перспективи формування МП «Міжмор'я» на сучасному етапі.

У Главі 7 розглянуто Південні транспортні коридори, а саме «Південний потік», «Турецький потік» та «TANAP – TAP», які пролягають в обхід України. Ґрунтовно розкрито наслідки від їх будівництва для функціонування української газотранспортної системи та позбавлення України транзитного статусу.

У Главі 8 визначено значення Міжнародного транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія» (ТРАСЕКА) для країн-учасниць. Обґрунтовано пріоритетні напрями та завдання щодо подальшого розвитку нормативно-правового середовища, залізничного, морського, автодорожнього секторів, внутрішніх водних шляхів, повітряних та мультимодальних перевезень у рамках країн ТРАСЕКА. Викладено особливості та переваги проєкту створення Євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК). Особливу увагу приділено нафтопроводу Одеса – Броди, як можливому завершенню будівництва ЄАНТК в європейській частині, та помилки, які були допущені під час його створення.

У заключній главі подано аналіз економічного розвитку Китаю за роки політики реформ і відкритості (1978–2018 рр.) і наведено основні драйвери такого стрімкого зростання. Розкрито суть глобального інфраструктурного проєкту КНР «Один пояс, один шлях» (One belt, one road, OBOR), сформульовано його мету, обґрунтовано основні завдання. Розкрито економічні підходи Китаю до проникнення на ринки країн різних регіонів Східної півкулі (Західної та Південної Європи, країн Центральної і Східної Європи, Південно-Східної Азії і Африки, а також співробітництво КНР з РФ) і окреслено сфери його інтересів щодо цих країн. Обґрунтовано логістичне значення проєкту «Один пояс, один шлях» для України та виявлено проблеми, які необхідно подолати країні для включення в OBOR.

## РОЗДІЛ I

# ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

## ГЛАВА 1

### РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ ДЕРЖАВИ

- 1.1 Транспортні послуги та їх роль в економіці країни
- 1.2 Транспортний потенціал України як транзитної держави
- 1.3 Розвиток загальних видів транспорту в Україні.  
Водний (морський та річковий) транспорт України:  
роль, інфраструктура та особливості розвитку
- 1.4 Сухопутний транспорт:  
залізничний, автомобільний, трубопровідний.  
Перспективи та недоліки сухопутного транспорту України
- 1.5 Авіаційний транспорт України  
та напрями його реформування

# Глава 1

## РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ ДЕРЖАВИ

### 1.1. Транспортні послуги та їх роль в економіці України

Однією з найважливіших складових інфраструктури країни є транспортна система. Транспорт являє собою не просто одну з галузей господарства країни, але й одну з найбільш істотних умов успішного функціонування всієї її економіки.

Транспортний фактор визначається, як сукупний результат впливу транспортного забезпечення і транспортного обслуговування, що відображає спрямовану дію всіх учасників транспортних процесів, враховуючи виробника й споживача продукції, продавця й покупця зовнішньоторговельних товарів, транспортні підприємства, стивідорні компанії, посередників; це кількісно визначений елемент у вартості продукції в міжнародному товарообміні, що відображає якість транспортного обслуговування [1].

Міжнародні транспортні послуги являють собою перевезення різними видами транспорту (морським, річковим, залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідним), які здійснюються в процесі міжнародної торгівлі резидентами однієї країни в економічно виражених інтересах резидентів іншої країни.

До послуг транспорту належать:

- перевезення вантажів;

- навантажувально-розвантажувальні операції;
- зберігання вантажів;
- підготовка транспортних засобів до процесу перевезення;
- надання транспортних засобів на умовах оренди, прокату;
- транспортно-експедиційні та додаткові операції, що здійснюються під час перевезення вантажів, обслуговування підприємств, організацій, населення;
- перегін нових і відремонтованих транспортних засобів [2, с. 76].

Основним видом послуг транспорту є перевезення вантажів, що, здебільшого, супроводжується іншими видами послуг (навантажування, розвантажування, експедирування та ін.). Сучасні умови вимагають доповнення зазначених послуг маркетинговими, комерційними, інформаційними послугами, послугами страхування та ін.

Особливостями транспортних послуг вважаються такі:

- послуги не можуть існувати поза процесом їхнього надання, отже, не можуть накопичуватися;
- продаж послуг – це фактично продаж самої праці, тому якість послуг – це якість самого процесу праці;
- кожна послуга унікальна для одержувача, оскільки послуга являє собою конкретну споживчу вартість лише в певний час, у певному місці;
- послугам транспорту властиві значні коливання попиту як у часі, так і в просторі;
- відсутність можливостей відремонтувати послугу;
- неякісна послуга запам'ятовується надовго.

З другої половини ХХ ст. транспорт стає все більш диверсифікованим і на декілька порядків збільшується кількість засобів транспортування. При цьому транспортні витрати інколи

призводять до значного збільшення собівартості продукції (часто тільки витрати на такі переміщення виготовленої продукції складають 50 % усіх витрат, тобто кінцевої собівартості товару).

Будівництво транспортної інфраструктури та функціонування рухомого складу спричиняють значне навантаження на навколишнє середовище. Недбале обслуговування транспортних засобів та прагнення економити на витратах призводять до катастроф та масової загибелі людей [3, с. 305].

Для всебічного вивчення міжнародний ринок транспортних послуг слід розглядати не тільки як структуру міжнародного транспорту, а і як систему логістики товарів, у якій транспорт є важливим, але не єдиним елементом, який включає в себе все, крім виробництва і споживання. У цій структурі безпосередньо на транспорт припадає близько половини витрат.

Полегшення доступу до інформації, зокрема через систему інтернет, засоби й методи електронної торгівлі, сучасні маркетингові підходи допомагають віднаходити найкоротші маршрути, орієнтувати виробництво на ті ринки, вибір яких є найбільш обґрунтованим з погляду транспортної логістики.

Споживач транспортних послуг висуває вимоги до якості транспортного обслуговування й мінімальних термінів доставки, максимальної забезпеченості вантажів, достовірності інформації щодо тарифів, умов перевезення, місця розташування вантажів та ін.

Сьогодні, з огляду на дедалі більшу конкуренцію на ринку надання послуг, у світі зростає потреба в наданні якісних послуг. Властивості якісної послуги наведено в табл. 1.1.

Попит на транспортні послуги значною мірою залежить від розвитку в певному регіоні видів транспорту, рівня тарифів, асортименту та якості їх послуг.