

## УКРАЇНСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМІ АЗІАТСЬКО-ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

*Реброва А.Ю., аспірант (УкрДАЗТ)*

*В даній статті представлені особливостей транспортно-логістичних процесів у Азіатсько-Тихоокеанському та Балтійсько-Чорноморських регіонах, акцентування провідної ролі України і безпосередньо українського залізничного транспорту у даному проекті.*

**Ключові слова:** інтеграція, залізничний транспорт, міжнародні транспортні коридори

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями** Зараз йде процес формування Азіатсько-Європейської транспортно-логістичної інтеграції, що зумовлюється величезним міжнародним транзитним потенціалом. Кожна країна намагається стати учасницею даного проекту.

Україна, як головна країна Північного Причорномор'я та безпосередній сусід Польщі, а також важливий транзитний партнер Німеччини, Литви, Латвії, Росії та інших країн Балтійського басейну, повинна стати провідною ланкою Азіатсько-Європейської транспортно-логістичної інтеграції.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела** Ця проблема розглядається в основному в геополітичному аспекті, такими вченими як Пашков М., Гриценко А. [1], Панченко Ж.О. [2], Трощинським П.В. [3] та Терещенко О.П. [4], що ж до транспортно-логістичного аспекту, то літературні джерела та дослідження практично відсутні.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття** Дослідження місця України та безпосередньо українського залізничного транспорту у розвитку Азіатсько-Європейської транспортно-логістичної інтеграції залишилися поза увагою вчених.

**Метою статті є** окреслення особливостей транспортно-логістичних процесів у Азіатсько-Тихоокеанському та Балтійсько-Чорноморських регіонах, акцентування провідної ролі України і безпосередньо українського залізничного транспорту у даному проекті.

**Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів** Сьогодні у світі увагу багатьох країн привернув стрімкий розвиток Азіатсько-Європейської транспортно-логістичної інтеграції, основними центрами якої є Азіатсько-Тихоокеанській і Балто-Чорноморський регіони.

Азіатсько-Тихоокеанського регіон (АТР) є світовим центром виробничої потужності,

найбільшим транспортером продукції та енергоносіїв у Європу і країни Близького і Середнього Сходу. Ідею про відродження «Великого Шовкового шляху» країни АТР виношували вже давно. Відповідно до даної схеми, південно-корейські товари по залізницям повинні доставлятися в Північну Корею, потім у Китай і далі по «мусульманській» гілці через Середню, Передню і Малу Азію до Європи, тим самим усуваючи США, як головного посередника у торгівлі між азіатськими державами та світом. [1]

У рамках Азіатсько-Тихоокеанської транспортно-логістичної інтеграції (АТЛІ) були погоджені основні трансконтинентальні транспортні коридори між Китаєм і країнами Європи:

- Північний 1: через Росію (по Трансибу).
- Північний 2: Китай - Казахстан - Росія - Білорусь / Україна – Європа
- Центральний (Киргизстан - Узбекистан - Туркменістан - Каспійське море - Азербайджан - Грузія - Чорне море - ЄС) (ТРАСЕКА)
- Південний: (Киргизстан / Казахстан - Узбекистан - Туркменістан - Іран - Туреччина).

Всі вищевказані маршрути можуть проходити по території України:

- у центральному маршруті можна використовувати поромну переправу в Іллічівську, проте вона має конкурентів у болгарській Варні та румунській Констанці.

- південний маршрут можна прокласти з використанням судноплавного каналу «Дунай-Чорне море» або через паромну переправу з портів Туреччини в українські порти Іллічівськ, Керч і Крим.

- північні маршрути проходять через Мінськ, однак шлях через Україну явно коротше. Україна повинна стати членом митного союзу укладеного між Росією, Білорусією і Казахстаном, це дозволило б прискорити рух транзитних вантажів по території цих держав. Даний союз допоміг би Україні розвантажити транспортний коридор № 5, що проходить по території Луганської та

Донецької областях і прискорити просування азійських вантажів.

Крім поромного сполучення основна роль у забезпеченні перевезень міжнародних вантажів по території України буде належати залізничному транспорту, який характеризується надійністю та універсальністю перевезень, екологічністю та низькою енергоємністю.

Балто-Чорноморська транспортно-логістична інтеграція (БЧТЛІ) також зумовлюється величезним міжнародним транзитним потенціалом. Україна, як головна країна Північного Причорномор'я та безпосередній сусід Польщі, а також важливий транзитний партнер Німеччини, Литви, Латвії, Росії та інших країн Балтійського басейну, може стати провідною ланкою БЧТЛІ в ХХІ ст. [2]

Підставою Балтійсько-Чорноморського економічного партнерства має стати, насамперед, потужна транзитно-транспортна система, що поєднає басейни Балтійського та Чорного морів. БЧТЛІ виступає як інтегрована ланка процесів Єврологістики, тобто формування єдиної транспортно-логістичної системи країн Європейського Союзу та країн-сусідів ЄС. Вигідне транспортно-географічне та транзитне положення України може помістити її в центр процесу формування БЧТЛІ, що має перспективу стати основою Балтійсько-Чорноморсько-Каспійського економічного альянсу.

БЧТЛІ керується двома регіональними структурами – Радою Балтійсько-чорноморських морських держав (РБМД, створена у 1993 р) та Організацією економічного співробітництва (ОЧЕС, створена у 1992 р.).

Незважаючи на те, що РБМД була створена на рік пізніше від ОЧЕС, транспортно-логістичне облаштування Балтійського моря є значно просунутішим. Пов'язане це з тим, що країни Балтійського басейну задіяні в основних програмах Єврологістики, зокрема ТЕН-Т, тобто системи розвитку трансєвропейських транспортних мереж та Форуму міжнародних проектів (TEDIM). У рамках цих програм в регіоні розробляються та впроваджуються багато логістичних проектів, основними завданнями яких є:

- створення суцільного логістичного ланцюга поставок, зокрема в зв'язках із периферійними районами;
- застосування мультимодальних ІТ-рівнів, зокрема на основі підходу «одного вікна»;
- розвиток морських транспортно-логістичних коридорів;
- підтримка стабільності розвитку різних видів транспорту в регіоні;
- поліпшення доступу до ринків - як національних усередині ЄС, ринків Росії та Азіатських країн.

Що стосується країн басейну Чорного моря, то в плані розробки та використання спільних логістичних програм та проектів вони сильно відстають від своїх балтійських колег, хоча транзитний потенціал Чорного моря – значно більший [3].

Головними транспортно-логістичними проектами ОЧЕС є:

- Чорноморське транспортне кільце (ЧТК) – кільцева автомагістраль навколо Чорного моря. Вона проходить через 7 причорноморських країн та сполучатиме пункти: Анкара-Єрван-Тбілісі-Ростов-на-Дону-Маріуполь-Одеса-Бухарест-Демитроград-Стамбул. Це буде високо пропускна автомагістраль довжиною понад 7100 км, що складатиметься з двох окремих частин, кожна з яких матиме, як мінімум дві смуги руху. [4]

- TRACECA (транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія);

- Пан'європейські транспортні коридори (ПЕК № 9 та № 7 проходять територією України);

- Паромне сполучення (порти України - порти Туреччини (Самсун), Росії (Новоросійськ, Туапсе, Кавказ), Болгарії (Варна), Румунією (Констанца) та Грузією (Батумі, Поті).

Щодо участі України в процесах здійснення транспортно-логістичної інтеграції між транспортно-логістичними системами Балтійського та Чорного морів, то слід виділити такі напрямки:

- участь у розбудові ПЕК, що пов'язують Україну з регіоном Балтійського моря;

- участь у розбудові трансконтинентальних транспортних коридорів, що пов'язують Україну з регіоном Балтійського моря;

- участь у річкових коридорах, що пов'язують Україну з країнами регіону Балтійського моря та надають вихід до Чорного моря;

- участь у контрейлерних маршрутах, що пов'язують Україну з країнами Балтійського басейну;

- розбудова мережі логістичних центрів в Україні за прикладом Німеччини, Литви, Польщі;

- ініціація та підтримка політичних та економічних угод щодо БЧТЛІ.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Проблема формування БЧТЛІ та АТТЛІ має і геополітичний намір, що знайшло вираз у створенні в грудні 2005 року Спільноти демократичного вибору або Союзу країн Балто-Чорноморсько-Каспійського регіону, які виступають за співробітництво в усіх сферах, пов'язаних із розвитком демократії.

Нині зусиллями країн в басейнах Балтійського та Каспійських морів вже створена і діє інтегрована транспортно-логістична система, яка передбачає подальшу її модернізацію та

перетворення морських портів у сучасні мультимодальні логістичні вузли та центри. В країнах ОЧЕС, частково ЄС та СНД, а також в країнах, які формують Пан'європейську транспортну зону, що визнана ЄС як пріоритетна, така робота тільки починається.

Разом з модернізацією морських портів, у рамках цього проекту велика увага наводиться залізничному транспорту, як основному перевізнику міжнародних вантажів територіями країн-учасниць.

Україні, важливо не втратити можливість участі у Азіатсько-Європейській транспортно-логістичній інтеграції і зайняти свої місце на основних напрямках руху міжнародних вантажів. Особливу увагу необхідно приділяти пунктам, де будуть проходити найпотужніші вантажопотоки. Оновлення потребує рухомий склад залізниць, запровадження швидкісного руху, спорудження потужних транспортно-складських комплексів, які б відповідали європейським та світовим стандартам. Це, насамперед, відноситься до Києва, Одеси, Іллічівська, Львова, Ковеля. При цьому доцільно залучати державний, приватний, іноземний капітал, а також професійних виконавців. Так у Києві австрійська фірма «GLT Invest» закінчує будівництво двох потужних логістичних центрів – один на лівому березі біля аеропорту Бориспіль, другий на правому березі. Ця ж фірма також споруджує логістичні центри біля Одеси та Запоріжжя. Сучасний логістичний центр «Явір-центр» будується біля Львова, а також у Ковелі. З польською участю нещодавно введений у дію митно-логістичний комплекс у Раві-Руську. У Києві діє потужний транспортно-логістичний

осередок на базі УДЦТС «Ліски» з філіями-терміналами у Одесі, Львові, Дніпропетровську, Чопі, Харкові, Донецьку та Луганську. Саме УДЦТС «Ліски» організував контрейлерні потяги «Вікінг» та «Ярослав».

Україна вже втратила велику кількість російських транзитних вантажів через невдалу політику українських урядовців, тому зараз використовуючи своє географічне положення може стати разом з Польщею та Литвою основною державою-учасницею БЧТЛІ та ЧТТЛІ з метою інтеграції в Європейську спільноту. Це відповідає як геополітичним, так і геоекономічним інтересам України як незалежної європейської держави.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пашков М., Гриценко А. Украина на мировых рынках: Добро пожаловать или...: Зеркало недели – 2000 - №25.
2. Панченко Ж.О. Геополітичне позиціонування України в процесах євроінтеграції: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. політ. наук. ступ. канд. політ. наук. (23.00.03)/ Київ. Нац. ун-т ім. Т.Шевченка. – Київ, 2006. – С.19.
3. Трошинський П.В. Економічні умови євроінтеграції країн Центральної та Східної Європи: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. екон. наук / Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2006.-С.20.
4. Терещенко О.П. Україна в Системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції // Зовнішня торгівля: право та економіка, №1, 2009 – с.16-26

***Аннотация.** В данной статье представлены особенности транспортно-логистических процессов в Азиатско-Тихоокеанском та Балтийско-Черноморских регионах, акцентирование ведущей роли Украины и непосредственно украинского железнодорожного транспорта в данном проекте.*

***Ключевые слова:** интеграция, железнодорожный транспорт, международные транспортные коридоры*

***Summary.** In this article the features of logistics processes in the Asia-Pacific and the Baltic-Black Sea region, highlighting the leading role of Ukraine and Ukrainian railways directly in the project.*

***Keywords:** integration, rail transport, international transport corridor*

***Рецензент** д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
**Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*