

В. С. Загребельний, Л. В. Власенко

Транзитно-логістична функція регіонів України в торгівлі КНР з країнами ЄС

Проаналізовано сучасний стан використання транзитно-логістичного потенціалу України та її регіонів. Визначене місце і роль України в міжнародній транспортній системі між КНР і країнами Європейського Союзу. Розглянуті недоліки наявної транспортної інфраструктури та запропоновані шляхи її вдосконалення. Підкреслені позитивні наслідки виконання транзитно-логістичних функцій для соціально-економічного розвитку регіону.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транзитні перевезення, транспортна інфраструктура, транзитно-логістичні функції.

Постановка проблеми. Україна займає перше місце у Європі за коефіцієнтом транзитності, який визначається на основі геоеконімічного положення країни, рівня розвитку транспортних мереж і потенційних обсягів вантажопотоків, має доступ до міжнародних транспортних коридорів між країнами Азії (зокрема КНР) і Європою та таким чином є частиною транспортної осі, що об'єднує найбільший світовий ринок товарів і найбільшого виробника. Проте попри такі об'єктивні переваги сучасний стан транзитних перевезень через Україну поступово знижується та становить істотну загрозу для економічної безпеки держави. У цих умовах особливої актуальності набуває питання реалізації політики, спрямованої на вирішення проблем розвитку транспортно-логістичного середовища, оптимізації вантажопотоків, зниження витрат і використання сучасних методів управління рухом товарних потоків.

Інтеграційні процеси у глобальному середовищі, розширення європейської спільноти та тенденції до створення альтернативних центрів тяжіння світової економіки призводять до прискореного розвитку транспортних зв'язків та інфраструктури, особливо в напрямку Західна Європа – Китай. Завдяки унікальному географічному положенню та потенціалу розвитку транзитної інфраструктури Україна має ключове значення для ефективного використання міжнародних транспортних коридорів, що підкреслює важливість транзитно-логістичних функцій держави та її окремих регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України досліджували у своїх працях такі українські вчені: Л. М. Любохинець, А. М. Новікова, Ю. В. Єлагін,

© В. С. Загребельний, Л. В. Власенко, 2014.

Є. Ч. Пурлієв, О. Ч. Мокрецький, В. Г. Ковальчук, В. Л. Дикань. Проблему розвитку світових міжнародних транспортних коридорів займалися О. С. Болгов, В. Г. Кухарчик, Д. В. Ніколаєнко. Транспортну систему Китаю та її взаємодію з міжнародними транспортними коридорами вивчали В. А. Роменкова, І. В. Каменських, І. Є. Бесстремянна.

Мета статті. Аналіз наявного транспортної інфраструктури України та стану транзитно-логістичного потенціалу окремих регіонів; пошук шляхів оптимізації транскордонного співробітництва України з КНР і країнами європейської спільноти; зміцнення торговельних зв'язків і поглиблення економічної інтеграції України до європейської економічно-правової системи.

Виклад основного матеріалу. Китай є одним з безумовних світових економічних і політичних лідерів, вплив якого з часом постійно зростає. Для Європейського Союзу необхідність мати чітко визначену стратегію щодо співпраці з Китаєм зумовлена не тільки політичними причинами. Після вступу Китаю до СОТ у 2001 р. обсяг товарообігу між КНР і ЄС стабільно збільшується. Протягом 2002-2013 рр. темпи зростання китайського експорту склали в середньому 118,76%, імпорту – 116,8%. За станом на кінець 2013 р. Китай посідає друге місце після США серед торгових партнерів ЄС – 28 (12,5% від міжнародної торгівлі цього регіонального об'єднання), при цьому баланс торгівлі з КНР є негативним для ЄС. За даними Міжнародного торговельного центру ЮНКТАД/СОТ, негативне сальдо торгівлі між ЄС-28 та КНР склало 240,95 млрд дол. США. Для самого Китаю Європейський Союз є передусім головним експортним ринком, 11% від усіх товарів КНР продаються саме до 28 країн ЄС [1].

Протягом 1975-1994 рр. були підписані два договори щодо співпраці ЄС і КНР: Угода про торгівлю у 1978 р. і Угода про торговельну й економічну співпрацю у 1985 р. Ці документи стали основою для створення Спільного комітету як головного органу за управління двосторонніми стосунками.

Після проголошення «Нової азійської стратегії» ЄС у 1996 р. відбулася активізація економічної співпраці між КНР і ЄС. У рамках цієї Стратегії почав діяти форум «Європа – Азія», який дозволив Китаю відновити дружні двосторонні стосунки з країнами Європи, які були ускладнені під час періоду «холодної війни». При цьому країни ЄС не розглядали Китай виключно як торговельного партнера. З урахуванням кризових явищ у США для країн ЄС набуло актуальності питання диверсифікації ризиків і балансування фінансових потоків за рахунок зміцнення співпраці з Азійським регіоном. Своєю чергою, для КНР співпраця з ЄС це насамперед можливість розширити географію збуту своїх товарів, отримати доступ до європейських технологій і розвантажити валютні резерви, здійснюючи інвестиції в обмін на вкрай потрібні природні ресурси [2].

Постійно зростаючі темпи торгівлі між країнами європейської спільноти та Південно-Східної Азії (особливо з КНР) спричиняють щорічне збільшення обсягів товарообігу не менш ніж на 20-30%. При цьому наявна транспортна інфраструктура працює майже на межі своїх можливостей і вкрай потребує модернізації та розширення.

Тому КНР розглядає Україну передусім як транзитний регіон на шляху до Західної Європи. Розвиток української транспортної системи у контексті забезпечення зростання трансконтинентальних перевезень повністю відповідає як стратегічним інтересам китайського експорту до Європи, так і зовнішньополітичному вектору українського уряду на переорієнтацію зовнішньої торгівлі до цього регіону [3].

Крім того, поглиблення співпраці з КНР, особливо у галузі організації транспортних перевезень і розвитку транзитної інфраструктури, може істотно покращити перспективи України щодо європейської інтеграції. Але для того, щоб всесторонньо оцінити потенціал і наслідки розширення такого співробітництва, потрібно здійснити аналіз сучасної транзитно-логістичної системи регіонів України та їх можливих змін у результаті просування процесів тристоронньої співпраці з ЄС і КНР.

По території України проходять 4 з 10 міжнародних транспортних коридорів: коридор №3 (Брюссель – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ); коридор №5 (Венеція – Трієст /Копер – Любляна – Марібор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ); коридор №7 (Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)); коридор №9 (Гельсінкі – Виборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс). Пізніше до 10 вказаних коридорів приєднався ще один – ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією.

Таблиця 1

Статистичні показники розвитку транспортної інфраструктури, 2013 р.

Країна	Довжина трубопроводів (км)	Загальна довжина залізничних шляхів (км)	Розмір дорожньої мережі (км)	Водні сполучення (км)	Кількість кораблів торгового флоту (од.)	Аеропорти (од.)
Україна	45597	21619	169694	1672	134	187
Китай	86921	103144	4356200	110000	2030	507
Німеччина	34335	41981	644480	7467	427	539
Росія	259913	128000	1283387	102000	1143	1218

Складено на основі [4].

Україна посідає важливе місце у транзитному середовищі Євразії: п'яте місце у світі за довжиною трубопроводів, дванадцяте місце – за довжиною залізних доріг, двадцять дев'яте місце – за довжиною автомобільних шляхів. На території України розташовано 187 діючих аеропортів і 7 морських портів [4].

Проте аналітичні показники розвитку свідчать про те, що технологічний і якісний стан української інфраструктури не відповідає стандартам Західної Європи. Так, загальний індекс логістичної ефективності (logistics performance index) України майже вдвічі нижчий, ніж у Німеччині. Недосконала транзитна інфраструктура, відсутність ефективного державного регулювання, високі тарифи на послуги призводять до зростання конкуренції з боку Російської Федерації, Молдови, Румунії, Білорусі по залученню на свою територію традиційних для України та нових транзитних потоків. Велика кількість застарілих комунікацій і брак коштів для здійснення їх модернізації, відсутність сучасних логістичних технологій можуть стати загрозою для належного виконання Україною транзитно-логістичних функцій у спільних проектах з Європою та Китаєм.

Для усунення наведених загроз необхідні значні інвестиції. Враховуючи сучасний кризовий стан української економіки, єдиним шляхом залучення коштів на інфраструктурні проекти є використання потенціалу країн, які зацікавлені в розвитку української транспортної мережі для використання її транзитно-логістичного потенціалу для власних потреб. З одного боку, це країни Європейського Союзу, які з початком розширення на Схід особливу увагу приділяють формуванню нової східної транспортної осі як альтернативи міжнародного транспортного коридору №9, що проходить по території Росії. З іншого боку, це Китай, сучасна транспортна політика якого спрямована на створення швидкісних трансконтинентальних комунікацій у Євразії. Така логістично-транспортна інфраструктура

Таблиця 2

Аналітичні показники розвитку транспортної інфраструктури, 2013 р.

Країна	Загальний індекс логістичної ефективності	Індекс ефективності роботи митної служби	Індекс якості інфраструктури	Індекс якості надання логістичних послуг	Індекс швидкості доставки вантажів
Україна	2,98	2,69	2,65	2,84	3,51
Китай	3,53	3,21	3,67	3,46	3,87
Німеччина	4,12	4,10	4,32	4,12	4,36
Росія	2,69	2,20	2,59	2,74	3,14

Складено на основі [5].

дозволить замкнути систему комунікацій Євразійського континенту та збільшити обсяги товарних і пасажирських перевезень [6].

У географічному сенсі найпривабливішим серед наявних напрямків розвитку співробітництва України з Європою та КНР в інфраструктурній сфері виглядає міжнародний транспортний коридор TRACECA (TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA – транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія), котрий називають «Великим Шовковим шляхом XXI сторіччя». Сьогодні МТК TRACECA є одним з найкоротших маршрутів, які забезпечують транспортне сполучення між Європою та Азією, і який прямує територією України.

Ідея «відновлення історичного Шовкового шляху» вперше була запропонована на міжнародній конференції у Баку 7-8 вересня 1998 р. під час якої була підписана «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія» та Технічні додатки до неї. Ці документи – важливий інституційний механізм для сприяння розвитку та регулюванню міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, включаючи транзитні перевезення, координацію і гармонізацію транспортної політики [7]. Згідно з масштабною ідеєю китайського керівництва «новий Шовковий шлях» має пройти через 18 євразійських країн з чисельністю населення близько 3 млрд. При цьому проект передбачає формування нових способів геокономічної взаємодії при створенні транспортних та енергетичних коридорів. За оцінками експертів китайські інвестиції у цей проект можуть перевищити 40 млрд дол. США [8].

Розвиток України як транзитної держави неможливий без активної участі регіонів. За транзитно-логістичними функціями регіони України значно відрізняються один від одного. Найбільш значущими для розвитку транзиту по міжнародному транспортному коридору TRACECA є приморські регіони (порти Одеського регіону: Одеса, Іллічівськ, Южний). У сучасних умовах 70% сухих вантажів з Європи в Азію і у зворотному напрямку перевозяться через морські порти в універсальних великовантажних контейнерах. Для забезпечення оптимального режиму функціонування транзитно-логістичної системи регіону необхідно передбачити весь багаторівневий комплекс проблем, зокрема: розвиток транспортних магістралей; транспортно-логістичних центрів; служб супроводження вантажів; терміналів тимчасового зберігання вантажів (в Україні контейнерні термінали досягли свого максимального завантаження у 2007-2008 рр.) [9, с. 12–15]; центрів завантаження при зміні видів транспорту; надійну охорону товарних вантажів; страхування вантажів; роботу навігаційних систем тощо.

Висновки та перспективи проведення подальших досліджень. Використання транзитно-логістичного потенціалу України та її регіонів створює підґрунтя для динамічного розвитку економіки та умови для підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків та перспективи подальшої інтеграції України у світову економіку. Виконання регіонами України транзитно-логістичних функцій має велике соціально-економічне значення, сприяє зростанню підприємницької активності, створенню додаткових робочих місць, зростанню інвестицій, забезпечує збільшення податкових надходжень у національний і регіональний бюджети.

Процес реалізації транзитного потенціалу України гальмує низька якість і технологічна відсталість транспортної мережі і транспортного обслуговування, високі тарифи на послуги, а також відсутність ефективного державного регулювання. Внаслідок цих недоліків існує загроза поступової втрати Україною своєї інвестиційної привабливості як провідного транзитно-логістичного регіону між Європою та Азією.

Враховуючи актуальність і значущість транспортного комплексу і міжнародних транспортних коридорів для економіки України загалом, необхідна підтримка на державному рівні ініціативи регіонів зі створення транзитно-логістичних комплексів як основи формування регіональних логістичних транспортно-розподільчих систем, подальшого об'єднання зусиль регіонів з розвитку інфраструктури і збільшення товароруху по транс-європейським і транснаціональним транспортним коридорам, насамперед у напрямку Західна Європа – Китай (міжнародний транспортний коридор ТРАСЕСА), що буде сприяти інтеграції українського транспортного комплексу в Євразійську транспортну систему.

Враховуючі складний економічний стан України та нездатність модернізувати наявну застарілу інфраструктуру за рахунок власних ресурсів, необхідно активізувати роботу із залучення зовнішніх інвестицій з країн, зацікавлених у розвитку транзитної транспортної інфраструктури України, насамперед з європейською спільнотою та Китайською Народною Республікою. Одночасно з цим необхідно провести детальний аналіз транспортного потенціалу та важливості окремих регіонів України для реалізації цих спільних проєктів і створити ефективну систему розподілу коштів між ними.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт «International trade center» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.trademap.org>
2. Касенова Н. ЕС в Центральной Азии: Стратегия в контексте евразийской геополитики // Центральная Азия и Кавказ. – 2007. – №4(52). – С. 115-120.
3. Дані з сайту «Інститут стратегічних оцінок при Президентському фонді Леоніда Кучми « Україна». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kuchma.org.ua>

4. Географічна структура зовнішньої торгівлі України товарами за 2009 рік. Дані з Офіційного сайту Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2009/zd/ztt/ztt_u/ztt1209.htm
5. Дані з сайту «The World Bank Group». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.worldbank.org>
6. Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №42. Тези доповідей за матеріалами дев'ятої науково-практичної міжнародної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (5-7 червня 2013 р. м. Харків).
7. Дані з сайту Міжнародного ділового журналу Image.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://image.ua/investments/transportno-komunikatsijni-korydory/>
8. Дані з сайту Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ІОНКТАД, UNCTAD). [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://unctad.org>
9. Урбанский И. Перспективы развития транспортной инфраструктуры и логистики в Украине [Электронный ресурс] / И. Урбанский // Порты Украины. – 2008. – №6(78). – С. 12-15. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/301>

Zahrebelnyy V. S., Vlasenko L. V. Transit-logistic function of the regions of Ukraine in China's trade with the EU.

The article analyzes the current state of the use of the transit and logistics potential of Ukraine and its regions. The place and role of Ukraine in the international transport system between China and the countries of the European Union were determined. The shortcomings of the existing transport infrastructure and ways to improve it were studied. The positive effects of the implementation of transit and logistics functions for socio-economic development of the region were underlined.

Keywords: international transport corridor, transit transportations, transport infrastructure, transit and logistics functions.

Загребельный В. С., Власенко Л. В. Транзитно-логистическая функция регионов Украины в торговле КНР со странами ЕС.

Проанализировано современное состояние использования транзитно-логистического потенциала Украины и ее регионов. Определены место и роль Украины в международной транспортной системе между КНР и странами Европейского союза. Рассмотрены недостатки существующей транспортной инфраструктуры и предложены пути ее совершенствования. Подчеркнуты позитивные последствия выполнения транзитно-логистических функций для социально-экономического развития региона.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, транзитные перевозки, транспортная инфраструктура, транзитно-логистические функции.