

СИСТЕМА ТРАНСПОРТУ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ З ВИКОРИСТАННЯМ БАГАТЬОХ ГАЛУЗЕЙ ТРАНСПОРТУ

У добу глобалізації морський транспорт став однією з головних галузей транспорту на далекі відстані, перед усім поміж континентами. Він виконує близько 70% світового обсягу вантажних перевезень, що вимірюється в тонно-кілометрах (2015 рік). У той час як у наземному та міжнародному транспорті, переважають залізничні перевезення (9% світового обсягу вантажних перевезень, 2015 р.) і так звана перехресна торгівля, каботаж і доставка "останньої милі" автомобільним транспортом (18% світового обсягу вантажних перевезень, 2015 р.), світова торгівля в основному здійснюється глибоководним, а у випадку Європи, прибережним транспортом.

Вантажні перевезення, як у світі, так і в Європі, здійснюються по так званих транспортних коридорах. У глобальному масштабі - це так звані світові транспортні коридори, а в європейському масштабі, тобто Європейського Союзу (ЄС) - Транс'європейська транспортна мережа (мережа TEN-T) та Пан'європейські транспортні магістралі (мережа PETRA). Якщо мережа TEN-T розглядає Україну лише як країну для експорту товарів, то мережа PETRA включає транспортні маршрути через українські міста - Київ, Львів, Одеса та Ужгород.

Потоки вантажів

Україна, завдяки своєму географічному положенню, має потенціал стати важливою транзитною країною для транспортування вантажів між ЄС та країнами Сходу, у т.ч. країнами Кавказу, тобто безпосередніми сусідами України, а також Китаєм. Окрім того, Україна володіє багатьма природними ресурсами, які впливають на її індустріалізацію. Промислове виробництво вимагає створення транспортних коридорів в межах самої України для транспортування товарів до зовнішніх ринків або точок контакту між українським експортом/імпортом та країнами ЄС і її сусідами (включаючи порти на Чорному та Азовському морях).

Водночас, східні регіони України домінують в економічному плані: Дніпропетровська область виробляє 20% обсягу промислової продукції, Донецька - 11%, Запорізька - 8% у вартісному вираженні (дані за 2021 рік). Київ також має важливе промислове значення (13%). Якщо розглядати країни ЄС як потенційні ринки збуту, то необхідно транспортувати ці товари через значну частину території України автомобільним або залізничним транспортом. Це вимагає покращення якості інфраструктури та пропускної спроможності прикордонних пунктів пропуску.

Певною мірою обсяг промислового виробництва також відображає частку міжнародної торгівлі різних регіонів України. Україна як держава має негативне сальдо зовнішньої торгівлі, незважаючи на те, що більшість областей (16 з 25 адміністративно-територіальних одиниць) мають позитивне сальдо. Лідерами експорту є м. Київ, Дніпропетровська, Донецька та Запорізька області, що значною мірою збігається з обсягами промислового виробництва. В імпорті домінують м. Київ (43% вартісного обсягу імпорту), Дніпропетровська, Київська та Львівська області. У випадку імпорту важливу роль відіграє логістична інфраструктура для подальшого перерозподілу імпортованих товарів.

Торгівля України з країнами ЄС має тенденцію до зростання, яка є більш вираженою для експорту. Найбільшими торговельними партнерами України в ЄС у вартісному вираженні є Польща (19,5% експорту, 17,1% імпорту) та Німеччина (10,7% експорту, 21,7% імпорту).

З огляду на те, що Україна має потенціал стати транзитною країною між Сходом та ЄС, вантажні потоки між країнами ЄС та країнами Азії і Близького Сходу мають бути враховані в інфраструктурних та логістичних проектах. На особливу увагу заслуговують країни Закавказзя (Азербайджан, Вірменія, Грузія) та Туреччина, оскільки вони розташовані у близькому сусідстві з Чорним морем, яке є найкоротшим торговельним шляхом між ними та ЄС.

Детермінанти транспортних перевезень через Україну

У 2021 році найбільші морські порти України використовувалися переважно для експорту сільськогосподарських товарів, сипучих вантажів та промислової продукції з низьким ступенем переробки. Частка імпорту була значно меншою, ніж експорту, а транзит мав мізерне значення.

У післявоєнний період проекти дорожньо-транспортної інфраструктури мають хороші шанси бути реалізованими, оскільки 16.11.2022 р. Державне агентство автомобільних доріг України стало членом європейської організації CEDR, що сприятиме підвищенню якості дорожньої інфраструктури України.

Розвиток залізничної інфраструктури, що веде до/з портів (особливо Одеського), значно підвищить конкурентоспроможність України по відношенню до портів країн ЄС (особливо порту Констанца, Румунія, зв'язок якого з залізничною інфраструктурою є недостатнім, що значно сповільнює транспортний процес). Водночас, використання Одеського порту було б вкрай бажаним з боку країн, через які проходить Транскаспійський коридор. Це дозволило б обійти Росію та Білорусь та уникнути перевантаження румунського порту Констанца. Ключовим фактором є збільшення частки імпорту та транзиту через українські морські порти.

Вирішення для вантажних перевезень в Україні

Враховуючи як внутрішні, так і зовнішні чинники, ключовими наземними транспортними маршрутами будуть північно-південне сполучення між Києвом та Одесою, а також східно-західне сполучення, що пролягає від Донбасу до західного кордону України (переважно з Польщею). У сфері дорожньої інфраструктури це має означати доведення швидкісних автомагістралей E40, E50 (паралельна) та E95 (меридіональна) до стандартів ЄС. Можливо, буде необхідним розподіл функцій між портами: Одеса, Чорноморськ, Південний могли б використовуватися виключно для імпорту та транзиту, а порти Миколаїв, Херсон та Маріуполь - для експорту товарів українського походження. Миколаїв міг би обслуговувати експорт природних ресурсів та промислової продукції з так званого Кривбасу, Херсон - експорт сільськогосподарської продукції, що транспортується Дніпром, а Маріуполь - експорт з Донбасу.

Отже, геополітична ситуація та збільшення товарообігу між ЄС та країнами Чорноморського басейну в післявоєнний період відкриває можливості для України щодо транзиту. Запропонований орієнтаційний план розвитку транспортної системи може сприяти розширенню участі України в регіональних та глобальних ланцюгах поставок.

Література:

1. УкрСтат: Економічна статистика / Зовнішньоекономічна діяльність: Географічна структура торгівлі товарами з країнами ЄС, Регіональні обсяги зовнішньої торгівлі товарами, Обсяг реалізованої промислової продукції за регіонами
URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zed.htm
2. Umbach F. How China's belt and road initiative is faring. GIS reports online. 08.04.2022. URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>
3. Kuś Ł. O kluczowych zmianach na mapie logistycznej debatuja uczestnicy konferencji Intermodal in Poland. Intermodal News.pl. 27.09.2022. URL: <https://intermodalnews.pl/2022/09/27/o-kluczowych-zmianach-na-mapie-logistycznej-debatuja-uczestnicy-konferencji-intermodal-in-poland/>
4. van Leijen M. One step closer to multimodal route Turkey-Ukraine-Poland. RailFreight.com. 04.01.2021. URL: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/01/04/one-step-closer-to-multimodal-route-turkey-ukraine-poland/>