

*Румянцев А.П.\**

## **ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ ЄВРОПИ**

У сучасних умовах функціонування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України досить сильно залежить від розвитку транспортно-логістичної системи Європи як одного із основних чинників стабільного зростання росту економіки нашої країни. Розвиток транспортно-логістичної системи Європи сприяє формуванню передумов раціонального використання переваг інтеграційної взаємодії України і ЄС. Серед наукових праць, присвячених дослідженню проблем інтеграції України в транспортно-логістичну систему Європи, необхідно виділити роботи В.Демишкана, Є.Бакулич, І.Смірнова, М.Сенікова, А.Хахлюка, в яких автори досліджують і аналізують передумови, особливості, механізми розвитку транспортно-логістичної системи Європи. Аналіз цих показників дасть змогу виділити аспекти інтеграції України в транспортно-логістичну систему Європи.

Основною метою написання даної статті є визначення новітніх напрямів інтеграції України в транспортно-логістичну систему Європи і аналіз можливостей інтеграції України в цю систему. Викладення основного матеріалу. Економічний розвиток України характеризується перебудовою виробничих сфер діяльності із переважною орієнтацією на наукову і конкурентоспроможну продукцію та послуги. Це сприяє ефективному розвитку в країні міжнародних зв'язків і торгівлі, нових форм організації виробництва. Наявність великої мережі різних транспортних та інфраструктурних зв'язків приводить до утворення транспортно-логістичної системи. Під транспортно-логістичною системою слід розуміти сукупність технічно обладнаних магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту, з'єднуючих різні країни і поєднуючи пасажирів та вантажі на напрямленнях найбільшої концентрації.

Однією з важливих складових європейської інтеграції є європейська логістична система, тобто ; створення єдиної сучасної транспортно-логістичної інфраструктури країн-учасниць Європейського Союзу. Після недавнього розширення ЄС ця задача отримала новий, значно більш широкий, географічний формат. З другого боку, транспортно-логістичні проекти Євросоюзу підійшли безпосередньо до кордонів України, в багатьох із них наша країна вже бере активну участь.

З розширенням ЄС, в основному, закінчилася геополітична дія рішень пан'європейських транспортних конференцій, якими були визначені задачі розвитку транспортних зв'язків ЄС з країнами - кандидатами на вступ і країнами-сусідами. До 2020 р. очікується зростання об'єму усередині регіонального вантажообігу більш, ніж на 100%. Після розширення ЄС дві третини існуючих пан'європейських транспортних коридорів стали частиною сіті ТЕМ-Т. Виникла необхідність переглянути існуючі сіті міжнародних транспортних коридорів з метою розробки нової транспортної стратегії розширеного Євросоюзу. Сьогодні росте кількість «вузьких місць» (ділянок з малою пропускнуною спроможністю і низькою якістю транспортно-логістичної інфраструктури), в належній мірі не

---

\* доктор економічних наук, професор кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

забезпечена взаємодія різних видів транспорту. Нові пріоритетні маршрути продовжуватимуть основні транс'європейські осі ТЕІ-Т в сусідні країни. При цьому враховуються потреби міжнародної торгівлі і об'єми перевезень, що ростуть.

Для завершення і модернізації транс'європейської сіті в розширеному ЄС необхідні інвестиції у розмірі 590 млрд. євро. Враховуючи об'єм необхідних інвестицій, важливо визначити найпріоритетніші проекти, сприяючі міжнародному обміну в умовах єдиного ринку і розвитку інтермодальності.

Вартість кожного інфраструктурного проекту повинна перевищувати 0,14% від ВВП країни, але не бути більше 500 млн. євро для кожного проекту. Заплановано завершити до 2010р. 5 з 14 проектів, визначених в 1994р., і почати реалізацію 22 нових, розрахованих на період до 2020р. Об'єм їх фінансування складає 225 млрд. євро до 2020р., з яких 140 млрд. євро - на період 2007-2013рр. Очікуваний внесок приватного сектора оцінюється в 20%, решта фінансування доводиться на національні бюджети і бюджет ЄС.

Щоб удосконалити повідомлення між ЄС і сусідніми країнами на підставі пропозицій країн-членів і країн-кандидатів на вступ, в 2004р. була створена Група високого рівня з питань транс'європейських транспортних сітей у складі представників 25 країн-членів ЄС, 28 країн-сусідів і ряд банків. Основною метою Групи стало визначення обмеженого числа пріоритетних проектів на основних коридорах, які візьмуть на себе великі об'єми перевезень між країнами розширеного ЄС, і сприятимуть посиленню зв'язків ЄС з сусідніми країнами і розвитку міжнародної торгівлі. Результатом роботи Групи з жовтня 2004р. по листопад 2005р. став доклад «Транспортні сіті для світу і розвитку. Продовження головних транс'європейських транспортних осей в сусідні країни і регіони». Новими ідеями ЄС у сфері розвитку логістичної системи стали:

- 1) розширення транспортних зон від Атлантики до Чорного і Каспійського морів;
- 2) створення транс'європейських транспортних осей, що перетинають всю Європу;
- 3) утворення мультимодальних повідомлень транспортних коридорів з морськими шляхами через порти;
- 4) визначення найважливіших проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Європи.

Пріоритетні проекти повинні узгоджуватися з принципами інтермодальності, що дозволить досягти значної економії часу шляхом зменшення завантаження автодоріг і поліпшення функціонування залізниць. За оцінками експертів, реалізація цих проектів дозволить зменшити викиди вуглекислого газу, обумовлені транспортними потоками, на 17 млн. тонн у рік, збільшити ВВП на 0,23% і забезпечити до 1 млн. робочих місць, а також стимулюватиме міжнародну торгівлю.

Групою високого рівня затверджено 60000 км транспортно-логістичної сіті транснаціональних повідомлень, і в 2005р. визначені маршрути головних міжнародних транспортних осей. Вони є мультимодальними маршрутами міждержавного значення, що є продовженням головних осей ТЕН в сусідні країни або регіони, з урахуванням напряму існуючих міжнародних транспортних коридорів. Особливо важливою вважається концепція головної міжнаціональної осі. Основні транснаціональні осі, що відповідають напрямкам найінтенсивніших міжнародних перевезень (сучасним і прогнозованим на період до 2020р.) і забезпечуючи зв'язки між ЄС і сусідніми країнами і регіонами, включають наступні:

1. Морські магістралі - сполучають регіони Балтійського, Середземного, Баренцового, Чорного, Каспійського морів та Атлантичного океану, прибережних країн у межах морських районів, а також вихід через Суецький канал до Червоного моря, суміщаючи основні промислові райони Європи, охоплюючи Балтійське море, Західну Європу, Південно-східну і Південно-західну Європу. Морські магістралі є частиною логістичних лан-

цюгів, забезпечують надання ефективних, регулярних, надійних по слуг і можуть конкурувати з автомобільним транс портом в плані швидкості перевезень і цін. Напри лад, морські повідомлення між Іспанією, Франції і Італією можуть значно зменшити вантажні поти через Альпи і Піренеї. Розвиток морських магістра лей дозволить концентрувати вантажопотоки на де кількох основних маршрутах з обмеженою кількістю портів.

2. Північна вісь - сполучає північні країни ЄС Норвегією на півночі і Білоруссю та Росією на сход Передбачається розвиток мультимодальних повідомлень: Берлін-Варшава-Мінськ-Москва-Транссиб; від фінсько-російського кордону через Санкт-Петербург до Москви; від Балтійських портів до Мінська-Москви (Таллін-Санкт-Петербург-Москва, Вентспилс-Рига-Москва, Клайпеда-Калінінград-Вільнюс-Мінськ-Москва); залізничного вантажного повідомленій Санкт-Петербург-Вологда-Москва-Транссиб; мультимодальних з'єднань «Скандинавський трикутник» Санкт-Петербург-Вартіус-Торнію-Хапаранда-Нарвік.

3. Центральна вісь - сполучає центр ЄС з Україною і Чорним морем і далі - з Центральною Азією і Кавказом. Передбачено пряме з'єднання з Транссибірською залізною дорогою і внутрішнім водним шляхом між Каспійським і Чорним морями. Центральна вісь включає мультимодальні з'єднання Дрезден – Катовіце – Львів - Київ; Будапешт - Львів; Москва – Київ - Одеса; Мінськ - Київ; Київ - Харків-Транссиб - Кавказ і внутрішньоводні шляхи р. Дніпро і шляхи Дон-Волга з повідомленнями Каспійське море - Чорне море і Волга-Балтійське море. Окрім вказаних повідомлень, Польща і Україна визначили важливість з'єднання їх столиць мультимодальною віссю, а Словаччина, Австрія і Чехія – необхідності відгалуження від українського кордону до промислового району Жіліна.

4. Південно-східна вісь - з'єднання ЄС через Балкани і Туреччину з Кавказом і Каспійським морем, а також з Єгиптом і Червоним морем. Передбачаються повідомлення в Балканські країни і Росію, Іран, Ірак і Персидську затоку, а також від Єгипту на південь в інші африканські країни. Ця вісь включає мультимодальні повідомлення Зальцбург – Любляна – Загреб – Будапешт – Белград - Ніш, Софія – Стамбул – Анкара – Грузія – Вірменія - Азербайджан (коридор TRACECA), Скоп'є - Салоники, Будапешт – Сараєво - Пलोче, Барії - Бріндізі (Італія) – Дуррес – Влера – Тирана - Скоп'є – Софія – Бургас - Варна, внутрішні водні шляхи Дунай і Савва. Крім того, Австрія, Хорватія, Боснії і Герцеговина запропонували коридор під назвою Ruhn між Берліном і Загребом, який з'єднується міжнародним транспортним коридором №10.

Південно-західна вісь - сполучає південно-західні країни ЄС із Швейцарією і Марокко, і далі, включаючи Трансмагрібську гілку, що сполучає Марокко, Алжир, Туніс і Єгипет. Крім того, Іспанія визначила важливість Середземноморського коридору в Іспанії для вантажних потоків між південно-західним Середземномор'ям і центром ЄС.

Пріоритетні проекти транспортних осей включають лише найважливішу інфраструктуру з погляду міжнародного переміщення вантажів і пасажирів. Основою вибору напрямів транспортних осей стали такі критерії, як об'єми експортних, імпорتنних, транзитних вантажопотоків, грузо- і пасажирооборот, кількість транспортних засобів, що перетинають кордони. Маршрути транспортних осей повинні бути коротшими і економічно цілеспрямованими встановлених раніше. Визначення пріоритетних проектів на напрямках транспортних осей відбувається на основі аналізу особливостей і перспектив (до 2020р.) соціально-економічного розвитку держав, стану і прогнозу міжнародної торгівлі, об'ємів міжнародних і внутрішніх вантажних і пасажирських перевезень, рівня розвитку інфраструктури різних видів транспорту. Транспортні осі включають наземні і морські повідомлення, важливі для торгівлі між країнами-членами ЄС і сусідніми країнами, враховують доступність периферійних країн і включають маршрути з великими об'ємами перевезень. Загальна вартість цих проектів оцінена в 46 млрд. євро.

Повідомлення з країнами-сусідами Євросоюзу грає важливу роль у формуванні інтегрованої пан'європейської транспортно-логістичної системи. В цьому контексті важливим є висновок Угоди між Швейцарією і ЄС про нові альпійські залізничні по-повідомлення в Швейцарії (2002р.), територія якої характеризується високою інтенсивністю перевезень. В Західних Балканах основні проекти торкаються Дунаю, магістралей Люблячи-Загреб-Белград-Ніш-Скоп'є-Салоники і Будапешт-Сараєво-Плоче, що забезпечують доступ до Адріатичного моря.

Групою високого рівня визначений ряд проектів для посилення зв'язків з країнами Східної Європи (Україною, Росією, Білоруссю, Молдовою): залізнична лінія Гельсінкі - Санкт-Петербург, залізничні і автомобільні повідомлення між Балтійськими країнами і Росією-Білоруссю (Клайпеда-Вільнюс- кордон з Білоруссю і Вентспілс-Лієпая-Рига-кордон з Росією-Білоруссю, Таллінн-Нарва-Тарту-кордон з Росією), автомобільні і залізничні повідомлення Берлін-Варшава-Мінськ-Москва-Нижній Новгород (коридор №2), автомобільні і залізничні повідомлення Берлін-Дрезден-Вроцлав-Львів-Київ (коридор №3), автомобільне і залізничне повідомлення між Будапештом і українським кордоном (коридор №5), повідомлення з країнами Чорноморського регіону.

В структурі Пан'європейської транспортної логістичної системи важливу роль грає сіть внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Із завершенням будівництва каналу Рейн-Майн-Дунай виникла артерія Роттердам-Сулін завдовжки 3500 км., яка створила можливість різних транс'європейських внутрішніх водних перевезень між Північним і Чорним морями. З'єднання Дунаю з Одером і Ельбою відкрило придунайським країнам найкоротший вихід до Північного і Балтійського морів і завершило утворення так званого «кільця» європейських внутрішніх водних шляхів (Одер-Рейн-Дунай). Трансконтинентальний водний шлях Рейн-Майн-Дунай (канал відкритий в 1992р.) сполучає Північне і Чорне моря і є важливою «широтною віссю» внутрішніх водних шляхів Європи. Ця водна артерія сполучає між собою ряд європейських держав, забезпечуючи ним зручні виходи до морів, які особливо важливі для внутрішньоконтинентальних країн - Австрії, Чехії, Словаччини, Угорщини.

Посиленню автотранспортних зв'язків в Європі сприяє завершення будівництва і модернізація швидкісної автостради Захід-Схід (Берлін-Варшава-Мінськ-Москва), а також транс'європейської автостради Північ-Південь, яка проходить від порту Гданськ, сполучає скандинавські країни, Польщу, Словаччину, Угорщину, Сербію, має відгалуження на Софію-Стамбул і Скоп'є-Салоники-Афіни і до берегів Адріатичного і Чорного морів. В 1996р. почалося створення Трансбалтійської автомагістралі Via Baltica за участю Фінляндії, Естонії, Латвії, Литви і Польщі. З'єднання її на території Польщі з швидкісними автомагістралями Північ-Південь і Захід-Схід дає можливість цій країні стати важливим транзитним районом в системі наземних зв'язків Сходу і Заходу Європи. В контексті активізації євразійських транспортних зв'язків актуальне питання розвитку Євразійського транспортного моста, що є залізничною лінією, яка проходить від китайського морського порту Ляньюнган через центральний і північно-західний Китай до Казахстану і далі через Росію і Україну до Європи. Значення цього комунікаційного напрямку зростає з посиленням ролі Китаю в світовому господарстві і торгівлі.

Пан'європейські транспортні зони представлені морськими басейнами і включають Чорноморську (басейн Чорного моря), Баренцеву Євроарктичну, Середземноморську і Адріатичну-іонічну мультимодальні територіально-транспортні зони з певним характером геопросторової організації і розвитку транспортно-логістичної діяльності.

Транспортну зону з логістичної точки зору слід розглядати як логістичну територіальну систему з міжкомпонентними зв'язками і взаємодією з навколишнім середовищем, територіально-виробничими комплексами, забезпечуючи переміщення потоків вантажів

і пасажирів головним чином на макро- і мегарівнях. Транспортні зони є основними європейськими транспортними артеріями і характеризуються певною спеціалізацією при виконанні транспортно-логістичних функцій. Територіальна структура пан'європейських транспортних зон обумовлена локалізацією об'єктів транспортно-логістичного призначення.

Баренцева Євроарктична мультимодальна транспортна зона охоплює північні області Швеції, Фінляндії і Норвегії, а також північно-західну частину Російської Федерації (Області Мурманська, Архангельська, Карелію і Ямало-Ненецький автономний округ). Її мета - розвиток міждержавної співпраці у сфері митної діяльності, забезпечення вільного переміщення транспортних потоків і розвиток логістики, створення мультимодальної транспортно-логістичної інфраструктури, розвиток регіональної транспортно-логістичної системи в умовах ускладненої доступності і недостатку автомобільної і залізничної інфраструктури, що поєднується з великими відстанями між господарськими центрами і суворістю клімату. На території транспортної зони розміщено 27 аеропортів, 22 морські і річкові порти і 12 трансграничних переходів. Довжина залізниці складає 6575 км, автомобільних шляхів - 11279 км. Для цієї транспортної зони характерні територіальні відмінності в перевезеннях вантажів. Російський кордон перетинають, головним чином, лісоматеріали, частота перевезень тут вища, ніж через інші кордони. Інтенсивність перевезень між Швецією і Норвегією недостатньо висока. Більшість трансграничних перевезень внутрішньорегіональна. Об'єми внутрішніх перевезень вищі на напрямі схід-захід, ніж північ-південь.

Чорноморська транспортна зона забезпечує транспортно-логістичні зв'язки причорноморських держав через пан'європейські транспортні коридори і Середземноморську транспортну зону на заході із західноєвропейськими країнами, і через Кавказький перехийок - коридором TRACECA - з Центральною Азією. Меморандум про взаєморозуміння, що стосується розвитку Чорноморської транспортної зони, підписаний в 1998р. міністрами транспорту України, Болгарії, Росії, Греції, Грузії, Молдови, Румунії, Туреччини, а також Європейською Комісією з метою розвитку міжнародних перевезень вантажів і пасажирів у регіональній транспортно-логістичній системі. Чорноморська транспортна зона охоплює побережжя Чорного моря - Україну, Росію, Туреччину, Грузію, Румунію, Болгарію, а також частину Греції і Молдову (у Вірменії і Азербайджану - статус спостерігачів).

Концепція Адріатично-іонічної морської транспортної зони була розроблена з метою розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країн побережжя Адріатичного і Іонічного морів (Албанії, Боснії, Герцеговини, Хорватії, Греції, Італії, Словенії, Сербії і Чорногорії). На території зони розташовується 57 морських і річкових портів. Пріоритет надається інтермодальним повідомленням. Меморандум по розвитку регіональної транспортної мережі Південно-Східної Європи був підписаний в 2004 р, Розглядається концепція створення Адріатично-іонічної магістралі (так званого Далматського коридору або Іонічно-Далматської магістралі) як доповнення до існуючих Пан'європейських коридорів в регіоні східного побережжя Адріатичного і Іонічного морів. Планується створення коридору Трієст-Копер-Рієка-Задар-Спліт-Плоче-Дубровник-Бар-Дуррес-Патрі-Каламата, який перетне всі сім країн.

Середземноморська транспортна зона за площею є найбільшою, і включає країни Середземномор'я. Недолік відповідної транспортно-логістичної і телекомунікаційної інфраструктури - основна перешкода для розвитку зовнішньої і внутрішньорегіональної торгівлі і співпраці між країнами басейну Середземного моря. Перша зустріч Євро-Середземноморського транспортного форуму відбулася в 1999 р. на Мальті. Середземноморська транспортна зона була визначена з метою розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону, забезпечення конкуренції між портами, лібералізація судноплав-

ства і надання логістичних послуг, розвитку зовнішньої і внутрішньорегіональної торгівлі і співпраці. Співпраця в транспортно-логістичній сфері передбачає формування ефективної трансередземноморської мультимодальної транспортно-логістичної системи, що базується на морському і повітряному транспорті. Велику увагу надається розвитку залізнично-морських повідомлень.

В територіальній структурі інтегрованої пан'європейської транспортно-логістичної системи ведучу роль грають мультимодальні транспортно-логістичні вузли, міжнародні транспортно-логістичні центри, логістичні платформи. Сучасна мережа вузлових пунктів надмірно децентралізована. Наприклад, зараз в Європі функціонує майже 550 контейнерних терміналів. Одна з основних задач європейської транспортно-логістичної стратегії - формування в Європейському Союзі вузлових пунктів інтермодальних вантажних перевезень. В умовах вільного переміщення товаропотоків у межах інтегрованого ринку Європейського Союзу відбувається зменшення кількості національних терміналів і їх заміна єдиними міжнародними транспортно-логістичними центрами, що означає зменшення числа елементів інфраструктури. Одночасно з формуванням регіональних розподільних центрів великими компаніями-виробниками товарів масового попиту створюються міжнародні транспортно-логістичні центри (наприклад, у Франкфурті-на-Одері в Німеччині), що здійснюють накопичення, переробку, обслуговування, розділення і поставку своїх товарів в низку країн світу. Спостерігається тенденція до консолідації європейських міжнародних транспортно-логістичних центрів, об'єднання їх в європлатформи («вантажні села»).

З метою забезпечення розвитку і підвищення стратегічної ролі міжнародних транспортно-логістичних центрів, «вантажних сіл», інтермодальних терміналів була сформована Асоціація європейських «вантажних сіл» - «Європлатформи», об'єднуюча представників десяти країн Європи (Італії, Іспанії, Франції і ін.).

Відсутність в Україні транспортно-логістичної системи, налагодженої системи транспортно-експедиторського обслуговування, заснованої на прийнятті в світові практиці термінальні технології товароруку, ускладнює процес вантажообміну, знижує ефективність використання рухомого транспорту, в цілому негативно впливає на розвиток усього господарського комплексу, не дозволяючи в повній мірі використовувати її потенціал.

Транспортна політика нашої держави повинна являти собою комплексну програму дій за різними програмами діяльності транспортно-дорожнього комплексу, включаючи його технічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституціональні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, системи управління, інтеграції до європейської та світової транспортних систем, кадрової та соціальної політики, економічної безпеки держави тощо.

Інтеграція України в транспортно-логістичну систему Європи повинна стати пріоритетом внутрішньої політики. Необхідно розробити та впровадити відповідні організаційні заходи, забезпечити розвиток кадрової політики для реалізації проекту.

Євросоюз прагне створити єдину транспортно-логістичну інфраструктуру ЄС, що відповідає найсучаснішим вимогам. З цією метою на новому етапі логістичного розвитку з'єднаної Європи визначені нові орієнтири - створення європейських трансконтинентальних осей на напрямках найінтенсивніших міжнародних перевезень і напрямках, що забезпечують зв'язки між Євросоюзом і сусідніми країнами регіону. Україна бере участь в багатьох з цих проектів. Зокрема, це торкається магістралей (порти Одеса, Іллічівськ), Центральної і Південно-Східної мультимодальних осей, а також Чорноморської транспортної зони. В даний час слід чітко визначити пріоритетні проекти в Україні, що належать до сфери єврологістики, і сконцентрувати зусилля і фінанси (за участю європейських і українських банків, приватних капіталів) на їх виконання.

Необхідно зробити загальний висновок: Україна робить необхідні і правильні кроки на шляху інтеграції в європейську транспортно-логістичну систему, при цьому інтенсивно розвиваючи економічні відносини зі своїми європейськими партнерами. На великий жаль, політична складова цього процесу залишається практично незмінною. Та необхідно констатувати те, що наша країна послідовно дотримується стратегічного курсу на інтеграцію своєї транспортно-логістичної системи в транспортно-логістичну систему Європи.

#### **Література:**

1. Воротін В. Ринкова модифікація державного регулювання економіки в умовах глобалізації. // Вісник Української академії державного управління при Президентіві України. - №2. - 2003.
2. Сеніков М. Економіка і управління // Російський науковий журнал: Росія, м. Санкт-Петербург, вул. Курляндська, 5.
3. Хахлюк А.М. Економічні аспекти європейської інтеграції України // Зовнішня торгівля право та економіка: УАЗТ.-К.,2006.
4. [www.logistics.ru](http://www.logistics.ru)
5. [www.limcologistics.ru](http://www.limcologistics.ru)
6. [www.mzs.dn.ua](http://www.mzs.dn.ua)
7. [www.unian.net](http://www.unian.net)