

УДК 656.07:164

М.Я. Постан, М.А. Федоркова

*Одеський національний морський університет*

#### АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ УЧАСТІ УКРАЇНИ У ВІДРОДЖЕННІ ВЕЛИКОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ

*У статті розглянуто історичну роль Великого шовкового шляху як основного транспортного коридору між Далеким Сходом та Східною Європою. Проаналізовано сучасний маршрут Шовкового шляху, час його подолання та середні витрати на один двадцятифутовий контейнер. Окрім того проаналізовано альтернативний морський шлях з Китаю до України, час його проходження та середню фрахтову ставку. На основі даних аналізу зроблені висновки щодо перспективи участі України у відродженні Шовкового шляху.*

**Ключові слова:** Великий шовковий шлях, транспортний коридор, міжнародна логістика, морський фрахт, залізничне сполучення.

М.Я. Постан, М.А. Федоркова

*Одесский национальный морской университет*

#### АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ УЧАСТИЯ УКРАИНЫ В ВОЗРОЖДЕНИИ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

*В статье рассмотрена историческая роль Великого шёлкового пути как основного транспортного коридора между Дальним Востоком и Восточной Европой. Был проанализирован современный маршрут Шёлкового пути, время его преодоления и средние затраты на один двадцатифутовый контейнер.*

© Постан М.Я., Федоркова М.А., 2017

*Кроме того, был проанализирован альтернативный морской путь из Китая в Украину, время его прохождения и средняя фрахтовая ставка. На основе данных анализа были сделаны выводы касательно перспектив Украины в возрождении Шёлкового пути.*

**Ключевые слова:** великий шёлковый путь, транспортный коридор, международная логистика, морской фрахт, железнодорожное сообщение.

М.Я. Постан, М.А. Федоркова

*Odessa national marine university*

#### ANALYSIS OF PERSPECTIVES OF UKRAINE'S PARTICIPATION IN GREAT SILK ROAD RENEWAL

*The article considers the historical role of the Great Silky Way as the main transport corridor between the Far East and Eastern Europe, which caused extreme leap in evolution of economical, political and financial areas of most of the Far East and Middle Est countiest. Besides that, the modern route of the Silky Way is analyzed, as well as average rate of transportation of a twenty-feet container and everage delivery time is calculated, based on the information received from the first train that has followed such route recently. Also, the article inspects an alternative sea route from China to Ukraine, as well as its transit time and the average freight rate. All the information is compared to the inland route afterwards. Based on the analysis, conclusions are drawn regarding Ukraine's prospects in the revival of the Silky Way. The following pending problems are highlighted: providing the route with regular cargo, establishing flexible competitive rates, guarantees of cargo safety, and creating reliable schedules.*

**Keywords:** Great Silky Way, transport corridor, international logistics, sea freight, railway communication.

**Постановка проблеми.** На даний момент, у зв'язку з плануванням міжнародною спільнотою відновлення найвідомішого транспортного коридору у Євразії, перед Україною постають майже безмежні перспективи розвитку транспортної системи у разі активної участі у відтворенні Великого шовкового шляху. Завдяки зручній геолокації у України є можливість стати одним з кінцевих пунктів Шляху та з'єднуючою ланкою між Євразією та Західною Європою. Це обумовлено необхідністю знайти оптимальний за часом та витратами засіб переміщення вантажу між першим виробничим центром світу – Китаєм та розвинутими Західноєвропейськими країнами. Проблема відновлення Шовкового шляху ще недостатньо вивчена, адже міжнародна спільнота ще знаходиться на етапі планування проекту [1].

Одна з ідей проекту передбачала створення транспортного коридору з Китаю до Європи через територію Росії на основі наявних шляхів сполучення, включаючи Транссибірську магістраль. Новий шовковий шлях – концепція нової панєвразійської (у перспективі – міжконтинентальної) транспортної системи, що просувається Китаєм для пересування вантажів та пасажирів суходолом з Китаю до країн Європи [2]. Альтернативний варіант проекту передбачає шлях, що оминає територію Росії й проходить територіями Казахстану, Азербайджану, Грузії та України.

У роботі [3] відмічається, що «Як міст до Європи Україну розглядають ініціатори «Нового шовкового шляху», що передбачає транспортне сполучення суходолом між Азією та Старим світом ... йдеться не лише про транзитні можливості України. Співпраця з «другою економікою світу» – це передусім впровадження передових технологій і нові робочі місця для українців. Це не транспортно-логістичний проект, це проект відновлення зв'язків між Азією та Європою. Йдеться не тільки про залізницю, про шляхи, йдеться про нове виробництво, про нові робочі місця, про нові технології».

**Огляд останніх досліджень та публікацій.** Тема Нового шовкового шляху є доволі популярною серед досліджень та публікацій як серед науковців, так і в різноманітних ЗМІ [1-3; 6]. Фундаментальні передумови та зміст проекту докладно розкриваються в роботах [2; 8]. Однак, внаслідок наявності декількох альтернативних варіантів маршруту проекту, жодне з доступних досліджень та видань не розкриває український потенціал масштабного проекту в повній мірі. Актуальні перспективи маршруту Нового шовкового шляху через територію України відображено у статті [6].

Із найостанніших новин можна виділити заяву міністра інфраструктури України Володимира Омеляна про те, що з 1 листопада 2017 року закладено нитку графіка поїзда № 1319/1320 по транзитному маршруту через Україну в рамках Нового Шовкового шляху. Потяги складатимуться з 57 платформ під універсальні контейнери [9].

**Завдання дослідження.** Метою статті є аналіз та оцінка перспектив України в участі у створенні транспортного коридору, що з'єднуватиме Далекий Схід та Західну Європу.

**Основний матеріал дослідження.** В усі часи Китай був одним з найбільших у світі виробників різноманітної продукції, тому в умовах глобалізації та міжнародного поділу праці транспортне сполучення між Китаєм і прилеглими азіатськими країнами та Європою набуває ще більшого значення. Система торговельних шляхів під назвою Шовковий шлях, що поєднувала Китай з іншими країнами континенту, виникла ще в другій половині першого тисячоріччя до нашої ери. Саме тоді з Китаю на захід був спрямований караван, що супроводжував дипломата і мандрівника Чжан Цяня. Шовковий шлях починався на імперській дорозі в Сіані, який на той час був столицею Китаю, і через центральну Азію йшов далеко на захід. Окрім свого головного призначення – розвитку торгівлі між Китаєм та прилеглими країнами – Шлях також сприяв політичному, економічному та культурному розвитку країн Азії.

Система доріг, що створювали Шовковий шлях, не була постійною, з'являлися нові дороги, зникали старі. Існує теорія, що західна столиця Шовкового шляху знаходилась на території сучасної України в місті Сурож (Судак, Крим), де закінчувалася сухопутна караванна стежка з Індії та Китаю та починався морський шлях до країн Західної Європи.

Нині міжнародна спільнота має намір відновити Шовковий шлях, що є перспективним аспектом розвитку як для Китаю, так і для України як у геополітичному, так і в економічному напрямку, з метою укріплення позицій на міжнародній арені. Адже саме Україна може виступити головною зв'язуючою ланкою між активно розвиваючим свої торговельні зв'язки Китаєм та країнами Західної Європи. Цьому сприяє, по-перше, зручне географічне розташування України, наявність розвиненої транспортної інфраструктури. По-друге, варто зазначити наявність у багатьох судноплавних ліній прямого сервісу між головними морськими портами України – Одесою, Чорноморськом та Южним – та найбільшими портами Європи. Таким чином, Новий шовковий шлях відіграватиме важливу роль в розвитку економічного потенціалу України. За своїм географічним розташуванням територія України унікальна. Адже вона межує з десятьма країнами: Росією, Білоруссю, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою – по сухопутному кордону, і Грузією, Туреччиною, Болгарією, Румунією – по морському. Таким чином, для зв'язку між Європою та Азією Україна з географічної точки зору є найпривабливішим учасником, адже через її територію можна здійснювати перевезення до Грузії, а також країн Європи через Польщу та ін.

15 січня 2016 р. відбулося перше відправлення вантажного потягу маршрутом «Новий шовковий шлях». Далі розглянемо графік цього маршруту детальніше.

**Чорноморськ.** У складі потягу було відправлено 10 вагонів та 20 сорокафутових контейнерів парку філії «ЦГС «Ліски» ПАТ «Українська залізниця». Очікувалось, що загалом тривалість маршруту до станції Достик на кордоні Казахстану і Китаю становитиме 11-12 діб. Станом на 15:00 16 січня пором знаходився в Чорному морі поблизу Варни (Болгарія).

**Варна.** 16 січня о 17:04 потяг прибув до порту Варна (Болгарія) і відправився з нього наступного дня о 12:38. 18 січня поїзд прямує Чорним морем до Грузії. Загалом Чорним морем поїзд подолає відстань у 1040 км.

**Батумі.** Станом на 15:00 20 січня поїзд досяг берегів Грузії та знаходиться на рейді порту Батумі. О 19:09 за місцевим часом поїзд прибув до порту.

**Гянджа.** Після швидкого вивантаження вагонів та оформлення документів ввечері 21 січня, поїзд за ніч подолав відстань через Грузію. О 10:00 за місцевим часом поїзд відправився зі станції Гянджа Азербайджанської дороги.

**Алят.** 22 січня о 17:00 за місцевим часом потяг прибуває на станцію Алят Азербайджанської залізниці. Це початок поромної переправи Алят – Актау-порт. Після перевантаження на пором 22 січня о 23:05 за місцевим часом поїзд відправився з порту Алят.

**Актау-Порт.** 24 січня поїзд прибув до Актау-Порт о 04:00 за місцевим часом, о 09:40 вагони були вивантажені з порому, здійснено оформлення документів.

**Бейнеу.** 25 січня поїзд відправився зі станції Бейнеу Казахської залізниці в 11:30 за місцевим часом. Всього залізницею Казахстану поїзд подолає відстань у 3095 км.

**Курсай.** 25 січня о 20:20 за місцевим часом поїзд прослідував станцію Курсай Казахської дороги.

**Джезказган.** 27 січня о 10:25 за місцевим часом поїзд відправився зі станції Джезказган Казахської дороги.

**Атасу.** 27 січня о 18:55 за місцевим часом поїзд відправився зі станції Атасу Казахської дороги.

**Жанаарка.** 28 січня станом на 15:00 вагони знаходяться під накопиченням по станції Жанаарка Казахської дороги.

**Жарик.** 29 січня о 21:39 за місцевим часом поїзд прибув на станцію Жарик Казахської дороги.

**Балхаш-1.** 30 січня поїзд відправився зі станції Балхаш-1 о 10:30 за місцевим часом. До кінцевого пункту призначення лишається близько 700 км.

**Актогай.** 30 січня о 22:10 за місцевим часом вагони відправлені зі станції Актогай Казахської дороги.

**Достик.** 31 січня о 7:12 за місцевим часом поїзд був розформований по станції Достик Казахської дороги. Це кінцева точка маршруту поїзда по Новому шовковому шляху. В подальшому вантажі будуть відправлені до крупних промислових міст КНР (Чженжоу, Чунцин, Лянюнгань).

Географічно маршрут поїзду зображено на рис. 1.



Рис. 1. Маршрут поїзду Чорноморськ-Достик

Для подальшого аналізу складемо схематичне зображення маршруту, на якому пунктиром виділимо паромні перевезення, а безперервною лінією – сухопутні.



Рис. 2. Схема руху поїзду

Далі для зручності подальших розрахунків зведемо данні у табл. 1.

Таблиця 1

Данні за сухопутним рухом

| Напрямок руху     | Вид транспорту | Відстань, км | Час, год. | Затрати, \$/TEU |
|-------------------|----------------|--------------|-----------|-----------------|
| Чорноморськ-Варна | пором          | 445,8        | 17        |                 |
| Варна-Батумі      | пором          | 1140         | 51        |                 |
| Батумі-Гянджа     | залізничний    | 537          | 37        |                 |
| Гянджа-Алят       | залізничний    | 278          | 18        |                 |
| Алят-Актау        | пором          | 688          | 41        |                 |
| Актау-Достик      | залізничний    | 3381         | 165       |                 |
| Σ                 | -              | 6469,8       | 329       |                 |

Таким чином, оптимальний час подолання відстані Чорноморськ-Достик, що складає 6469,8 км, – 13 діб, але він може варіюватись в залежності від часу оформлення документів, завантаження/розвантаження вантажу в портах та ін. Затрати на доставку одного 20-футового контейнеру становлять близько 4000 доларів США.

Але постає проблема в тому, що територією Казахстану поїзд слідує чередою маленьких провінційних станцій, де масштабна загрузка вантажів неможлива. Таким чином, для того, щоб довести коефіцієнт експлуатації вагонів до максимальної поз-начки, необхідно забезпечити завантаження вагонів протягом маршруту. Одним з варіантів розв'язання цієї проблеми може бути створення низки розподільчих центрів вздовж маршруту.

Для того щоб мати змогу порівняти цей маршрут з маршрутом Морського шовкового шляху, приведемо таблицю, де ми перелічимо порти перевалки на маршруті, відстані, середній час проходження маршруту та фрахтову ставку, знайдену експертним методом середнього показника.

Таблиця 2

Данні за морським маршрутом

| Напрямок руху | Відстань, км | Час, год | Затрати, \$/TEU |
|---------------|--------------|----------|-----------------|
| Фучжоу        | 15062,2      | 984      | 2400            |
| Сингапур      |              |          |                 |
| Джибуті       |              |          |                 |
| Венеція       |              |          |                 |

Таким чином, морський шовковий шлях XXI століття складає 24065 км, а час, необхідний для його проходження – приблизно 41 добу, затрати на доставлення одного двадцятифутового контейнера – 1600 доларів США.

Виходячи з даних, що приведені в табл. 1, 2, можна зробити висновок, що перевезення вантажу сухопутним Шовковим шляхом вдвічі дорожче за перевезення морем, але й більше ніж вдвічі швидше. Таким чином, у разі, коли необхідна термінова поставка вантажу, або регулярне постачання європейського виробництва китайською сировиною без

утворювання покладів на складських приміщеннях, оптимальним буде саме регулярне використання сухопутного Шовкового шляху.

Зараз велика частина товарообміну між Європою та Китаєм йде по морю, оскільки морський транспорт майже вповнину дешевший, аніж наземний. Але розвиток доріг, що з'єднують схід і захід Євразії, міг би змінити ситуацію. Морський шовковий шлях означає будівництво й модернізацію портів і каналів, адже він проходить через значну кількість країн, що розвиваються, а саме Джибуті, Індія, Кенія, Шрі-Ланка, Індонезія, та ін. Цей проект забезпечить товарообіг між країнами Азії, Океанії, Африки та Європи. В свою чергу сухопутний Шовковий шлях сприятиме розвитку країн Центральної та Західної Азії, формуванню там розподільничих центрів, підвищенню якості залізничного сполучення і, що грає найважливішу роль для України, – її затвердження на міжнародному рівні як могутньої транспортної держави.

Таким чином, Новий шовковий шлях відіграватиме важливу роль в розвитку економічного становища усіх країн-учасниць проекту, зокрема України, адже вона стане зв'язуючою ділянкою між країнами Європи та Азії.

**Висновки.** До основних проблем, що потребують вирішення для успішного функціонування коридору, відносяться наступні:

- створення стабільних вантажних баз у вигляді накопичувальних логістичних центрів не тільки на кінцевих пунктах коридору, а і в його проміжних пунктах в прямому та зворотньому напрямках [4; 5];
- забезпечення збереженості вантажу в умовах нестабільної соціально-політичної ситуації в деяких середньоазіатських країнах;

• забезпечення надійності розкладів руху потягу, зокрема рішення питань з швидким перетином кордонів країн, через які слідує маршрут потягу;

• створення системи гнучких конкурентоспроможних перевізних тарифів.

Тільки після вирішення перелічених питань можливо буде стверджувати, що дійсно ми спостерігаємо друге народження Шовкового шляху.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Акимова О.В. *Анализ проблем возобновления Шелкового пути через Украину и пути их решения* / О.В. Акимова // *Материалы научно-практической Конференции «Международные транспортные коридоры: ось Запад-Восток и Шелковый путь»*. Одеса-Батуми, 30.04-8.05.2016. – С. 8-12.
2. Тавровский Ю.В. *Новый Шелковый путь* / Ю.В. Тавровский. – М.: Эксмо, 2017. – 368 с.
3. Демиденко А. «Новий шовковий шлях» через Україну з'єднає Європу і Азію [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://podrobnosti.ua/2172251-novij-shovkovij-shljah-cherez-ukranu-zdna-vropu-azju.html>
4. Постан М.Я. *Исследование источников эффективности транспортно-логистических кластеров и пути их реализации* / М.Я. Постан, Г.П. Столяров // *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. – 2015. – № 3(3). – С. 44-51.
5. Постан М. *Лучше поздно, чем никогда...* / М. Постан // *Транспорт*. – № 2(947). – 2017. – С. 59.

6. Жангожі Р. *Проект «Новий шовковий шлях» як чинник диверсифікації транснаціональних торговельно-економічних стосунків* [Електронний ресурс] / Р. Жангожа // *Україна: події, факти, коментарі*. – 2017. – № 10. – С. 38-42.
7. *A road to riches or a road to ruin? The geo-economic implications of China's new silk road* / Sijbren de Jong, Willem Th. Oosterveld, Michel Roelen, Katharine Klacansky, Agne Sileikaite, Rianne Siebenga. – *The Hague: The Hague Centre for Strategic Studies*, 2017. – 33 p.
8. *Омельян: Украина – часть «Нового Шелкового пути»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29244.html>.

Стаття надійшла до редакції 23.10.2017

### Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Підприємництво» Одеського національного морського університету **Г.С. Махуренко**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри Маркетингу Одеського національного політехнічного університету **М.В. Кірносова**