

УДК 656.022.8

## ДИВЕРСИФІКАЦІЯ СВІТОВИХ ЛОГІСТИЧНИХ МАРШРУТІВ МІЖ СХОДОМ ТА ЗАХОДОМ

### DIVERSIFICATION OF GLOBAL LOGISTICS ROUTES BETWEEN EAST AND WEST

*канд. техн. наук Т.Ю. Калашнікова, Д.П. Сидорець*  
*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) T. Kalashnikova, D.Sydorets*  
*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Рік тому світова логістика отримала великий виклик. З однієї сторони були порушені глобальні ланцюжки поставок, з іншої сторони це дало поштовх до кроків, які роками не реалізувались.

З одного боку світова логістика пригальмувала, з іншого боку робляться кроки для її стримкого пришвидшення після подолання кризи.

Світ дедалі бачить, що застосування північних залізничних маршрутів в найближчі десятиліття є малоімовірним, тому і Схід і Захід зацікавлені в диверсифікації залізничних маршрутів. Нові рішення потребують «склеювання» залізниць Азії, Центральної Азії, Близького Сходу (рис. 1).



Рис. 1. Проекти логістичних маршрутів

Світ на порозі масштабних змін в цьому регіоні. Для будь-якої країни дуже важливою є диверсифікація маршруту, тому що завтра може виникнути така ситуація, що один із маршрутів не зможе бути використаний.

Середній коридор набуває великого значення по мірі закриття традиційних маршрутів. На сьогоднішній день це найкоротший шлях в Європу. Наприклад, існуюча залізнична інфраструктура Казахстану дає Китаю змогу дістатися до Європи, а реалізація залізничного сполучення Китай – Киргизстан – Узбекистан забезпечить найкоротший залізничний

вихід в регіон Перської затоки через стиковочні пункти залізничних магістралей Узбекистана, Туркменістана та Ірана, а далі в Туреччину та Європу [1].

Оснoву відносин Китаю та Центральної Азії становить економіка. За даними митної служби КНР, у 2022 році товарообіг з п'ятьма країнами регіону зріс на 40% і сягнув \$70,2 млрд, що є історичним рекордом. У I кварталі 2023 року взаємна торгівля збільшилася ще на 22% і становила \$17,8 млрд.

У 2013 році, після того, як Китай у Центральній Азії вперше висунув ініціативу «Один пояс, один шлях», із Сіаню до Алмати вирушив перший вантажний склад із серії «Чан'ань». Зараз маршрутами «Китай-Європа» вже пройшли понад 17 тисяч поїздів із цієї серії.

Різне збільшення товаропотоку через серединний коридор актуалізує будівництво залізниці з Китаю до Узбекистану через територію Киргизії, проект якої обговорюється з середини 1990-х років. Порівняно з діючими маршрутами, відстань скоротиться на 900 км, час доставки вантажів на 7–8 днів. За оцінками експертів, перевезення вантажів в обсязі не менше 5 млн. тонн на рік може повністю покрити витрати на будівництво дороги.

Загальна протяжність нової залізниці має становити 268,4 км. Для її прокладання необхідно побудувати 48 тунелів, 95 мостів, 5 роз'їздів та 4 залізничні станції. Дорога буде одноколіійною і розрахована на тепловозну тягу. Запланований вантажопотік – 15 млн. тонн протягом року. Старт проекту заплановано на вересень 2023 року, а перші поїзди очікуються у 2028 році.

В даний час Китай активно реалізує проект «Іти на захід», який передбачає в майбутньому будівництво залізниці із Сінцзяну до Індійського океану з виходом на пакистанський порт Гвадар.

Слід додати, що на Саміті Китай-Центральна Азія, що відбувся у Сіані [2], провінція Шеньсі, 18 та 19 травня, делегації підтримали синергію розвитку Шовкового шляху, особливо Середнього коридору та залізничних перевезень, які пов'язують ці країни, у тому числі інтермодальні перевезення з включенням Каспійського моря через порти Казахстану та Туркменістану [3].

Останні події в Азербайджано-Армянському конфлікті дали надію на формування нової транспортної артерії. Зангезурський коридор перекриє транспортну карту світу. Він набуде міжнародного статусу, ставши маршрутом, яким зможуть користуватися країни Азії та Тихоокеанського басейну.

Таким чином, диверсифікація сприятиме торговим відносинам з Туреччиною, які будуть стрімко розвиватись, а для азербайджанської продукції буде забезпечений повний доступ до ринків Схід-Захід.

[1] Узбекистан пропонує створити новий транспортний коридор з Китаю і спростити перетин

кордону пунктів пропуску в Центральній Азії <https://m.akipress.com/news:683322>

[2] В Сиане подписан очередной документ по строительству железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан <https://economist.kg/novosti/2023/05/19>

[3] В Бишкеке открылся офис проекта железной дороги Китай - Кыргызстан – Узбекистан <https://kaktus.media/doc/474260>

**УДК 658.6.86:339.98**

### ЛОГІСТИЧНА ПІДТРИМКА ДІЯЛЬНОСТІ ЗЕРНОТРЕЙДЕРІВ

### LOGISTIC SUPPORT FOR GRAIN TRADERS' EXPORT ACTIVITIES

*Докт. екон. наук О.М. Кібік<sup>1</sup>, О.В. Ковиркіна<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>Національний університет «Одеська юридична академія» (м. Одеса)

<sup>2</sup>Національний університет «Одеська політехніка»

*D. Sc. (Econ.) O.M. Kibik<sup>1</sup>, O.V. Kovyorkina<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>National University "Odesa Law Academy" (Odesa city)

<sup>2</sup>Odesa Polytechnic National university

Українська економічна система та національні бізнес-структури є елементами глобальної економічної системи. Відповідно вітчизняна експортоорієнтована сфера одночасно залежить та впливає на результати функціонування світової економіки. Залежність є більш сильною, ніж вплив. Частка України у світовому виробництві складає лише 0,2%. Однак на деяких ринках Україна є потужним гравцем. Серед таких ринків слід відзначити ринок агропродукції, зокрема зерна [1].

Український експорт зернових культур у 2022 р. зменшився на 3,2 млрд дол. (на 26,2%), при цьому на продукцію АПК та харчової промисловості припадає найбільша питома вага в українському експорті (53,0%).

Зернотрейдинг в умовах війни – це новий досвід для вітчизняних підприємств оптової торгівлі, які зіткнулися з низкою труднощів та проблем.

Широкомасштабні військові дії на території України призвели до розриву ланцюжків поставок, різкого падіння обсягів експорту зерна, суттєвого коливання світових цін на зерно, дефіциту пропозиції продуктів харчування тощо. Враховуючи те, що сільськогосподарське виробництво в Україні є значною мірою експортоорієнтованим, необхідно забезпечити експорт багатомільйонних запасів зернових, олійних культур, рослинних олій, шротів тощо.

Особливістю сучасного етапу є диверсифікація експортної логістики