

УДК 332.565

Ковальська Л.Л., д.е.н., професор

Луцький національний технічний університет

АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНІВ ДЕРЖАВИ

Розроблено алгоритм проведення оцінки транзитного потенціалу регіону. Запропоновано систему показників аналізу та оцінки транзитного потенціалу регіону. проведено аналітичне дослідження транзитного потенціалу регіону. Розраховано інтегральний індекс транзитного потенціалу регіонів держави

Ключові слова: регіон, держава, потенціал, транспорт, транзитний потенціал, транспортно-логістична інфраструктура, зовнішньоекономічні вантажні потоки, вантаж.

Kovalska L.L.

ANALYSIS AND EVALUATION TRANSIT POTENTIAL REGIONS OF THE STATE

An algorithm for the evaluation of transit potential. The system performance analysis and evaluation of transit potential. Analytical study of the transit potential. Calculated integral index of transit potential of the regions of the state

Keywords: region, state, capacity, traffic, transit potential, transport and logistics infrastructure, foreign freight flows, freight.

Ковальська Л.Л.

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНОВ ГОСУДАРСТВА

Разработан алгоритм проведения оценки транзитного потенциала региона. Предложена система показателей анализа и оценки транзитного потенциала региона. Проведено аналитическое исследование транзитного потенциала региона. Рассчитано интегральный индекс транзитного потенциала регионов страны.

Ключевые слова: регион, государство, потенциал, транспорт, транзитный потенциал, транспортно-логистическая инфраструктура, внешнеэкономические грузовые потоки, груз

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. У сучасних умовах функціонування ринкової економіки, в силу геополітичного розташування України в цілому та її регіонів, особливої актуальності набувають питання ефективного використання їх транзитного потенціалу. Україна має досить сприятливе геополітичне розташування – між Європою та Азією, яке дає можливість їй інтегруватись у міжнародну транспортну систему, а 19 з 26 регіонів України є прикордонними територіями, що формує їх транзитний потенціал. Однак, як свідчить практика, із-за недостатньо розвиненої транспортної інфраструктури внаслідок низької якості шляхів покриття автомобільних доріг, їх низької пропускної спроможності, транзитний потенціал регіонів держави використовується лише на 60%. Тому особливої актуальності набувають питання розвитку та ефективного використання транзитного потенціалу регіонів, що потребує, в свою чергу, комплексного аналітичного дослідження передумов формування транзитного потенціалу та рівня його використання у сучасних умовах.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Проблеми ефективного використання транзитного потенціалу України та її регіонів активно досліджуються багатьма науковцями, такими як Діденко Л., Бутко М., Ларін О., Мініна О., Ткаченко Н., Філіна В., Хумаров О., та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження проблем формування та розвитку транзитного потенціалу, і досі залишаються дискусійними питання, зокрема що стосується розробки методики оцінки

транзитного потенціалу регіону та аналізу його складових елементів. Оцінка транзитних можливостей України та її регіонів вимагає більш ретельного наукового аналізу показників, що характеризують транзитний потенціал кожного регіону держави.

Цілі статті полягають у розробці авторської методики оцінки транзитного потенціалу регіону та аналізу показників, що його характеризують.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Досліджуючи існуючі методичні підходи до оцінки транзитного потенціалу регіону, варто зазначити, що авторами розглядаються різноманітні методики аналізу та оцінки окремих складових транзитного потенціалу. Проте, практично відсутні роботи, де було б запропоновано комплексну методику аналізу та оцінки транзитного потенціалу регіону.

Узагальнивши існуючі підходи до оцінки транзитного потенціалу, розробимо авторський підхід до оцінки транзитного потенціалу регіону (рис.1).



Рис. 1. Алгоритм проведення оцінки транзитного потенціалу регіону (авторська розробка)

Метою є об'єктивна оцінка транзитного потенціалу регіону. Об'єктом оцінки виступає транзитний потенціал регіону. Предметом оцінки є кількісна характеристика транзитного потенціалу регіону та механізми його оптимізації.

Завданнями оцінки транзитного потенціалу регіону, на нашу думку, перш за все є:

- 1) Оцінка передумов формування транзитного потенціалу регіону;
- 2) Оцінка результатів розвитку транзитного потенціалу регіону;
- 3) Визначення рівня транзитного потенціалу регіону;
- 4) Розробка заходів по оптимізації транзитного потенціалу регіону.

На другому етапі обираються принципи, концепції та методи оцінки транзитного потенціалу регіону, які представлено у таблиці 1.

Таблиця 1

Принципи, концепції та методи оцінки транзитного потенціалу регіону*

Принципи оцінки транзитного потенціалу	Концепції оцінки транзитного потенціалу регіону (залежно від базового критерію оцінки)		
	Ресурсна	Порівняльна	Результатна
- комплексності; - системності;	Визначення транзитного	Визначення транзитного	Визначення транзитного потенціалу регіону за

- розвитку; - науковості	потенціалу регіону як ресурсних передумов	потенціалу регіону на базі порівняння з аналогами	розміром чистого потоку економічних результатів від його використання		
Методи оцінки транзитного потенціалу регіону та його складових					
Експертний	Бальний	Рейтинговий порівняльний аналіз	Метод аналогів	Індексний метод	Методи математичного програмування

* – авторська розробка

Слід зазначити, що використання того або іншого методу залежить від обраного підходу, цілей оцінки, виду або повноти вихідної інформації, специфіки складових елементів транзитного потенціалу, що оцінюються, та інших чинників.

На третьому етапі обираються напрями оцінки транзитного потенціалу регіону. Пропонується оцінювати транзитний потенціал регіону за двома напрямками:

1. Оцінка передумов формування транзитного потенціалу регіону.
2. Оцінка результатів розвитку транзитного потенціалу регіону.

На четвертому етапі згідно напрямів досліджень обирається система показників оцінки транзитного потенціалу регіону.

Показники, які будуть використовуватись для оцінки транзитного потенціалу регіону подані на рисунку 2.

На п'ятому етапі здійснюється розрахунок інтегрального індексу рівня транзитного потенціалу регіону, чому повинне передувати розрахунок часткових індексів передумов формування транзитного потенціалу регіону та результатів розвитку транзитного потенціалу регіону. Розрахунок часткових індексів слід здійснювати, використовуючи індексний метод.



Рис.2. Показники оцінки транзитного потенціалу регіону (складено автором)

При цьому попередньо для кожного індексу необхідно сформулювати матрицю показників X та простандартизувати їх:

$$X = \begin{pmatrix} x_{11} \dots x_{1j} \dots x_{1n} \\ x_{21} \dots x_{2j} \dots x_{2n} \\ \dots \\ x_{i1} \dots x_{ij} \dots x_{in} \\ \dots \\ x_{m1} \dots x_{mj} \dots x_{mn} \end{pmatrix}, j = \overline{1, n}, i = \overline{1, m},$$

(1)

де n – число показників;

m – число регіонів;

x_{ij} – значення j – го показника, що характеризує i – ий регіон.

Використаємо такі формули для розрахунку часткових та інтегрального індексів транзитного потенціалу регіону [1, С.157].

$$X_{ij}^I = \frac{X_{ij}}{X_{m+1j}}$$

(2)

або

$$X_{ij}^I = \frac{X_{m+1j}}{X_{ij}},$$

(3)

де $i=1, 2, \dots, m; j=1, 2, \dots, n, X_{m+1j}$ – j -й показник еталонного регіону (еталонний – це регіон з найкращим значенням показника з досліджуваної сукупності).

При цьому формула (1) використовується, коли еталоном є максимальне значення, а формула (2) – мінімальне.

$Y_{ij}^I = 1 - X_{ij}^I$ Чим менше значення Y_{ij}^I , тим меншим є відхилення від еталону, тобто, кращим є положення регіону відносно інших.

Інтегральний показник транзитного потенціалу регіону визначаємо як відношення суми окремих часткових показників регіону до суми цих показників в Україні (по відношенню до кількості показників).

$$I = \sum_{r=1}^n r / ((\sum_{u=1}^n u)/n), \quad (4)$$

де I - інтегральний показник транзитного потенціалу регіону, $\sum_{r=1}^n r$ - сума окремих часткових показників регіону, $\sum_{u=1}^n u$ - сума часткових показників України, n - кількість показників.

Згідно запропонованої методики проведемо аналіз та оцінку транзитного потенціалу регіонів держави. За рівнем транзитності Україна посідає одне із перших місць в Європі. Україна входить в систему міжнародних транспортних коридорів, що створює певні передумови для формування її транзитного потенціалу, що формує значний геополітичний потенціал України в цілому та її регіонів зокрема. Аналіз геополітичного потенціалу свідчить, що найбільш наближеними регіонами до столиці є Чернігівська та Черкаська області; до кордону – Автономна Республіка Крим, Вінницька, Волинська, Закарпатська, Львівська, Одеська та Чернівецька області; до морських портів - Автономна Республіка Крим, Донецька, Запорізька, Миколаївська, Одеська, Херсонська області та м. Севастополь.

Вигідне геополітичне розташування регіонів держави, зокрема, наближеність до кордону та морських портів, підвищує їх можливості до пропуску логістичних потоків з меншою кількістю посередників та нижчими витратами. Регіони, наближені до кордонів, мають більші можливості до формування прикордонної транспортно-логістичної

інфраструктури, що дозволить оптимізувати зовнішні вхідні та вихідні логістичні потоки. Наближеність регіонів до морських портів дозволить оптимізувати потоки через морські шляхи сполучення шляхом формування та розвитку припортової транспортно-логістичної інфраструктури.

Україна має достатньо високий рівень забезпеченості залізничними коліями (за цим показником вона входить в першу десятку світу), хоча дещо відстає від Польщі, Франції та Німеччини. Рівень електрифікації залізничних колій теж достатньо високий. Розглядаючи розвиток залізничного транспорту, слід відмітити, що на даний час зношеність основних фондів «Укрзалізниці» складає близько 50-80%. Насамперед це стосується рухомого складу – пасажирських та вантажних вагонів. З іншої сторони їх бракує, що не дозволяє забезпечити відповідну швидкість і безпеку перевезення вантажу [2]. Велика зношеність транспортних засобів, неефективне протікання транспортних потоків здійснює екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище, перш за все автомобільного (його частка в забрудненні довкілля складає 33%), та перевищує аналогічні показники розвинених країн світу більш ніж у 1,7 рази.

Однак, що стосується забезпеченості автомобільними дорогами, то Україна зовсім не вигідно відрізняється від інших країн. Маючи більшу площу, ніж Франція та Німеччина, Україна має, відповідно, в 5,6 і 3,8 рази менше автомобільних доріг. Щільність автомобільних доріг є теж досить низькою порівняно із європейськими країнами [3; 4].

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів представлена на рисунку 3.

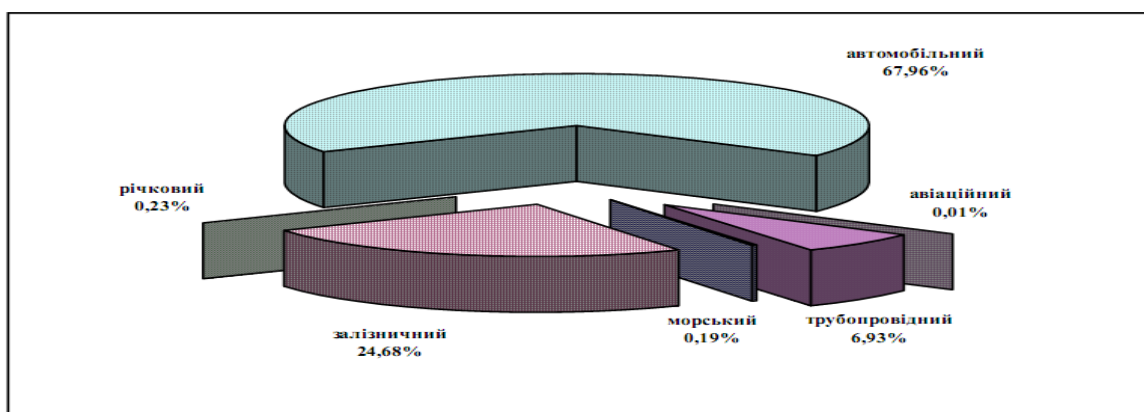


Рис.3. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів у 2012 році

Як бачимо, у 2009р. питома вага морського транспорту в перевезенні вантажів склала 0,29%, річкового – 0,32%, у 2010р. морського транспорту – 0,23%, річкового – 0,40%, у 2011р. морського транспорту – 0,22%, річкового – 0,30%, у 2012р. морського транспорту – 0,19%, річкового – 0,23%.

Аналіз показників забезпеченості регіонів комунікаціями, показав, що найбільша експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування характерна для Донецької, Дніпропетровської, Харківської та Львівської областей. Цей показник складає, відповідно, 1591,0 км; 1558,0 км; 1514,0 км; 1280,0 км. Найнижчим рівнем забезпеченості залізничних колій загального користування характеризуються Чернівецька (413,0 км), Херсонська (452,0 км), Івано-Франківська (496 км), Рівненська (585 км), Черкаська (588 км) та Волинська (597 км) області. Найбільша довжина автомобільних доріг, включаючи автомобільні дороги з твердим покриттям, характерна для Харківської, Вінницької, Дніпропетровської, Полтавської і Київської областей. Так, цей показник у регіонах складає, відповідно, 9,6; 9,5; 9,1; 8,9; 8,5. Найнижчим рівнем

забезпеченості автомобільними шляхами характеризуються Чернівецька (2,9 тис. км), Закарпатська (3,3 тис. км.) та Івано-Франківська (4,2 тис. км.) області.

Характеризуючи щільність залізничних колій загального користування, можна зробити висновок, що найвищий рівень цього показника притаманний для Донецької, Львівської, Чернівецької, Дніпропетровської та Харківської областей. Для цих областей такий показник становить, відповідно, 60; 59; 51; 49; 48. Найвища щільність автомобільних доріг притаманна для Львівської (376,0) Тернопільської (361,0), Хмельницької (346,0), Чернівецької (355,0) та Вінницької (339,0) областей. Відповідно, найнижчою щільністю характеризуються автомобільні дороги Херсонської, Миколаївської та Луганської областей. Високий рівень комунікаційного потенціалу в регіонах держави формує їх транзитний потенціал та позитивно впливає на обсяг транзитних вантажопотоків.

Характеризуючи забезпеченість регіонів держави підприємствами транспорту та зв'язку, слід зазначити, що найбільше їх на кількість населення розміщена у м. Києві, м. Севастополі, Одеській області. Високий рівень забезпеченості регіонів підприємствами транспорту та зв'язку дозволить підвищити ефективність протікання транспортних потоків, а також повною мірою задовольнити потреби споживачів у транспортно-логістичних послугах.

Аналізуючи щільність розташування підприємств транспорту та зв'язку в розрізі регіонів, можна зробити висновки, що найбільша їх концентрація характерна для міст Києва та Севастополя, Одеської та Донецької областей.

Важливим напрямком транспортної політики України є розвиток міжнародних транспортних зв'язків, використання та розширення транзитного потенціалу країни, інтеграція національної транспортної системи до європейської як один із шляхів прискорення інтеграції України до Євросоюзу.

У загальному обсязі експорту послуг за 2012р. 30,9% припадало на послуги вантажного транспорту. У порівнянні з 2011р. експорт послуг вантажного транспорту скоротився на 14,2% і склав 4,2 млрд.дол.США. Трубопровідним транспортом надано послуг на 3,25 млрд.дол.США (на 13,5% менше, ніж за 2011р.), морським – на 39,4 млн.дол. (на 20,9% менше), залізничним – на 362,7 млн.дол. (на 25,7% менше), авіаційним – на 251,0 млн.дол. (на 18,7% менше), іншими видами транспорту – на 280,4 млн.дол. (на 3,6% більше). Питома вага вантажних транспортних послуг у загальному обсязі імпорту послуг за 2012р. становила 2,3%. Вантажні транспортні послуги з імпорту зросли в цілому на 7,7% проти 2011р. Обсяг імпорту послуг вантажного транспорту становив 154,3 млн.дол.США, у т.ч. залізничного транспорту – 49,9 млн.дол. (на 18,6% більше, ніж за 2011р.), авіаційного – 13,1 млн.дол. (на 15,3% менше), морського – 34,6 млн.дол. (на 4,8% менше), трубопровідного транспорту – 0,9 млн.дол. (на 61,8% більше), інших видів транспорту – 55,8 млн.дол. (на 14,2% більше). За 2012р. обсяг перевезень вантажів у міжнародному сполученні склав 378,1 млн.т, у т.ч. експортних – 170,9 млн.т (45,2% загального обсягу перевезень), імпортних – 82,3 млн.т (21,8%), транзитних – 124,9 млн.т (33,0%). В імпорті та транзиті домінують відповідно трубопровідний (30,0% та 61,6%) і залізничний (42,2% та 32,8%) транспорт, в експорті – залізничний транспорт (51,1%) [5].

За 2012р. всіма видами транспорту експортовано 170,9 млн.т вантажів, що на 9,8% більше, ніж за 2011р. Найбільшими групами вантажів були: руди, шлаки та зола – 36,5 млн.т (21,4% загального обсягу експорту), сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент – 32,7 млн.т (19,1%), чорні метали – 25,7 млн.т (15,0%), зернові культури – 27,1 млн.т (15,9%), енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 11,2 млн.т (6,6%), добрива – 5,4 млн.т (3,1%), деревина і вироби з деревини – 5,5 млн.т (3,2%). За 2012р. експорт зернових культур зріс на 91,6% порівняно з 2011р., руди, шлаків та золи – на 3,5%, солі, сірки, штукатурних матеріалів, цементу – на 12,5%, деревини і виробів з

деревини – на 0,7%. Експорт чорних металів скоротився на 7,4%, енергетичних матеріалів, нафти та продуктів її перегонки – на 20,2%, добрив – 1,3% [5].

Імпортні вантажопотоки становили 82,3 млн.т вантажів, що на 14,0% менше, ніж за 2011р. Вісім груп імпортованих вантажів склали 83,8% загального обсягу імпорту вантажів, а саме: енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 59,0% (48,5 млн.т), руди, шлаки та зола – 11,1% (9,1 млн.т), сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент – 4,1% (3,4 млн.т), чорні метали – 2,9% (2,4 млн.т), добрива – 2,2% (1,8 млн.т), полімерні матеріали, пластмаси - 1,9% (1,5 млн.т), папір та картон – 1,3% (1,1 млн.т), їстівні плоди та горіхи; цитрусові – 1,3% (1,1 млн.т). Імпорт солі, сірки, штукатурних матеріалів, цементу збільшився на 10,5%, добрив – на 6,7%, полімерних матеріалів, пластмаси – на 2,8%, їстівних плодів та горіхів, цитрусових – на 1,5%, руди, шлаків та золи – на 0,8%, паперу та картону – на 5,1%. Імпорт енергетичних матеріалів нафти та продуктів її перегонки знизився на 23,4%, чорних металів – на 10,2% [5].

За 2012р. через територію України пройшло транзитом 124,9 млн.т вантажів, що на 17,4% менше, ніж за 2011р. Основними групами транзитних вантажів є енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 75,7%, руди, шлаки та зола – 8,1%, чорні метали – 2,9%, добрива – 2,4%, сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент – 2,1%, продукти неорганічної хімії – 1,9%. Транзит чорних металів зріс на 12,1%. Транзит руди, шлаків та золи знизився на 5,3%, продуктів неорганічної хімії – на 13,8%, добрив – на 38,1%, енергетичних матеріалів, нафти та продуктів її перегонки – на 19,2%, солі, сірки, штукатурних матеріалів, цементу – на 19,0%.

На рисунку 4 зображено динаміку перевезень вантажів усіма видами транспорту у 2000–2012 рр.

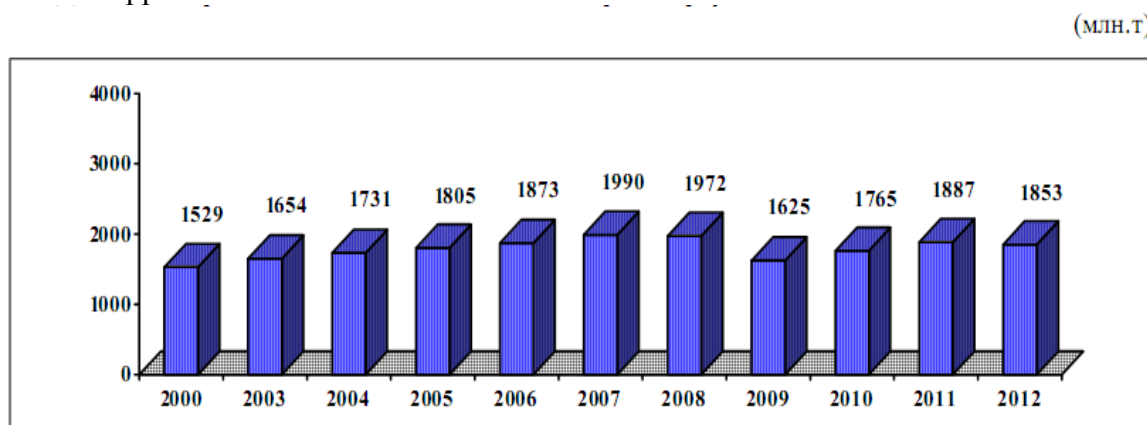


Рис.4. Динаміка перевезень вантажів всіма видами транспорту

Аналізуючи середню відстань перевезень однієї тонни вантажів слід зазначити, що найвищим її рівнем характеризуються м. Київ, Закарпатська, Львівська, Волинська та Івано-Франківська області. Цей показник у зазначених регіонах склав, відповідно, 217 км; 231 км; 199 км; 167 км; 162 км. Найнижчим він у відповідному періоді виявився у Полтавській, Житомирській, Запорізькій областях та м. Севастополі, де склав, відповідно, 20 км; 26 км; 27 км; 26 км.

Середня відстань перевезень вантажів автомобільним транспортом склала 46 км, трубопровідним – 895 км, річковим – 549 км, морським – 1271, залізничним – 504 км. Тобто, автомобільний транспорт є більш ефективним для перевезення вантажів на короткі відстані. Відповідно, найбільш ефективним видом транспорту в регіонах держави є автомобільний вид транспорту, що свідчить про необхідність розвитку дорожньої мережі з метою оптимізації логістичних потоків.

Найвищий рівень перевезень вантажів автотранспортними підприємствами спостерігається у Донецькій області, м. Києві та Львівській області. У 2010 р. цей показник склав, відповідно, 34,1 млн. тонн; 8,7 млн. тонн; 6,5 млн. тонн. Найвищим

рівнем вантажообігу автотранспортних підприємств характеризуються Львівська, Дніпропетровська, Донецька області та м. Київ. У 2010 р. у цих регіонах показник склав, відповідно, 2982,7 млн. ткм; 1026,5 млн. ткм; 992,6 млн. т,км; 2532,0 млн. ткм. Найнижчий рівень вантажообігу автотранспортних підприємств присутній в м. Севастополь, Чернівецькій, Чернігівській, Сумській, Кіровоградській, областях та АР Крим. У цих регіонах даний показник у 2010 р. склав, відповідно, 38,9 млн. ткм; 100,9 млн. ткм; 144,3 млн. ткм; 166,4 млн. ткм; 173,6 млн. ткм; 193,2 млн. ткм.

Однак слід зазначити, що в таких регіонах, як АР Крим, Донецька, Запорізька, Одеська, Миколаївська, Херсонська області та м. Севастополь значна частка вантажів перевозиться морським транспортом. В таблиці 2 представлено обсяги переробки вантажів у морських торговельних портах.

Таблиця 2

Обсяги переробки вантажів у морських торговельних портах у 2012 р., тис. т.

Регіон	Усього	У тому числі			
		експортні	імпортні	транзитні	внутрішні
Усього	153871,0	96835,2	16431,8	38759,7	1844,3
АР Крим	12457,8	2830,5	454,3	8759,8	413,2
Донецька	14787,3	12750,1	251,1	1635,6	150,5
Запорізька	2457,7	2296,7	84,6	72,3	4,1
Миколаївська	26044,6	17508,3	4861,4	3651,0	23,9
Одеська	87906,1	53734,5	10634,6	23425,9	111,1
Херсонська	3260,8	2196,0	134,2	231,4	699,2
м. Севастополь	6956,7	5519,1	11,6	983,7	442,3

* складено автором на основі джерела: [6]

Отже, високі обсяги переробки вантажів у морських портах свідчать про пріоритетність розвитку у цих регіонах припортової транспортно-логістичної інфраструктури. Зокрема, для оптимізації логістичних ланцюгів тут, необхідно орієнтуватись на ефективну організацію роботи морських портів.

Відповідно, найбільша середня відстань перевезень вантажів автотранспортними підприємствами притаманна для Закарпатської, Тернопільської, Львівської та Київської областей. У цих регіонах показник склав відповідно, 786 км; 471 км; 458 км; 408 км. До регіонів із низькою середньою відстанню перевезень вантажів автотранспортними підприємствами слід віднести Донецьку, Кіровоградську, Хмельницьку області та АР Крим. У цих регіонах даний показник у 2010 р. складав, відповідно, 29 км; 78 км; 85 км; 94 км.

Аналізуючи структуру зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України, слід зазначити, що найбільшу частку у структурі займають експорт – 45,2%. Частка імпорту складає 21,8%, а транзитні вантажопотоки – 33%. Структура зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2012 році наведена на рисунку 5.

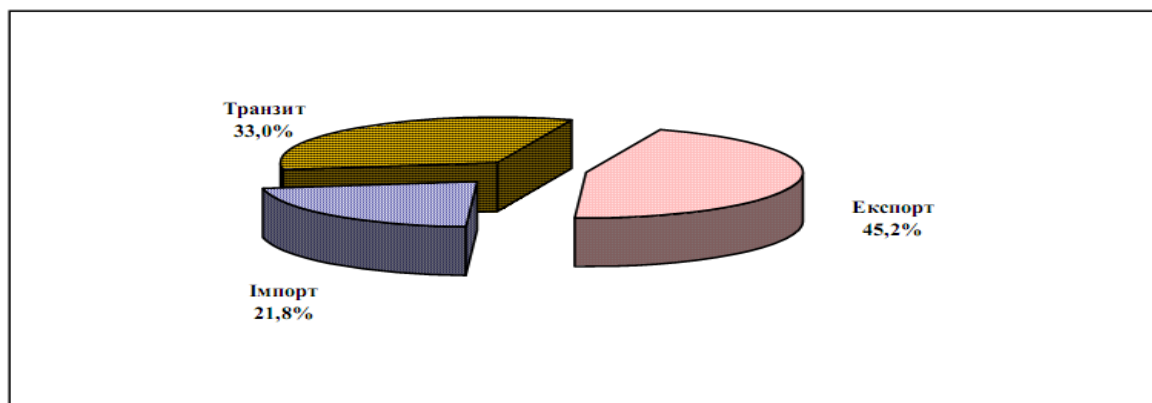


Рис.5. Структура зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2012 році (складено автором)

Висока частка транзитних транспортних потоків територією України свідчить про необхідність забезпечення цих потоків ефективним логістичним обслуговуванням з метою оптимізації їх протікання. Забезпечення транзитних потоків логістичним обслуговуванням дозволить підвищити транзитну привабливість регіонів України та залучити додаткові кошти до регіональних та державного бюджетів.

Інтегральний індекс транзитного потенціалу регіонів держави згідно розробленої вище методики, представлено у таблиці 3.

За результатами таблиці можемо спостерігати, що найвищий рівень транзитного потенціалу мають такі регіони, як м.Київ, Донецька, Дніпропетровська, Київська, Одеська, Львівська, Харківська області.

Таблиця 3

Інтегральний індекс транзитного потенціалу регіонів держави*

Регіони	Значення за роками		
	2009	2010	2011
АР Крим	0,495	0,506	0,510
Вінницька	0,591	0,596	0,602
Волинська	0,489	0,488	0,492
Дніпропетровська	0,624	0,609	0,626
Донецька	0,669	0,660	0,672
Житомирська	0,560	0,566	0,572
Закарпатська	0,421	0,424	0,428
Запорізька	0,533	0,527	0,532
Івано-Франківська	0,393	0,401	0,408
Київська	0,592	0,622	0,629
Кіровоградська	0,461	0,472	0,477
Луганська	0,521	0,517	0,517
Львівська	0,578	0,585	0,607
Миколаївська	0,431	0,443	0,448
Одеська	0,598	0,616	0,616
Полтавська	0,513	0,511	0,523
Рівненська	0,427	0,423	0,430
Сумська	0,480	0,495	0,490
Тернопільська	0,379	0,396	0,393
Харківська	0,606	0,612	0,615
Херсонська	0,400	0,411	0,405
Хмельницька	0,470	0,472	0,475
Черкаська	0,461	0,462	0,469
Чернівецька	0,427	0,428	0,432
Чернігівська	0,546	0,551	0,560
м. Київ	0,747	0,746	0,736
м. Севастополь	0,473	0,481	0,484

* - розраховано автором

Для одних регіонів держави це обумовлено геополітичними розташуванням відносно центру, для інших – відносно кордонів та морських сполучень. Таким чином, проведений аналіз та оцінка транзитного потенціалу регіонів держави згідно запропонованої вище методики дозволить оцінити транзитний потенціал кожного регіону держави, та розробити заходи по оптимізації його використання.

Список використаних джерел:

1. Мельник М.І. Інвестиційний клімат регіону: теоретичні та прикладні засади дослідження: Монографія / М. І. Мельник. – Львів: ІРД НАН України, 2005. – 304 с.
2. Устенко М.О. Основні проблеми транспортної логістики // Вісник економіки транспорту і промисловості, №29, 2010. – С.236-238.
3. Бутко М. П., Алешугіна Н. О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / М. П. Бутко, Н. О. Алешугіна // Ефективна економіка. – 2009. – №3 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>.
4. Мороз О. Д. Характеристика транспортного комплексу міста Луцька / О. Д. Мороз / Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Економіка Волині: 70 років на шляху до Європи». – Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2009. – С. 189–193.
5. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2012 рік. Статистичний бюлетень., К., 2013. – 82 с.
6. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України у 2012 році. Статистичний бюлетень., К., 2013. – 87 с.