

УДК 332.565

Ковальська Л.Л., д.е.н., професор

Луцький національний технічний університет

ТЕНДЕНЦІЙНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ

Обґрунтовано роль та значення геополітичного розташування держави у процесах формування її транзитного потенціалу. Проаналізовано зовнішньоекономічні вантажні потоки держави. Проведено аналіз та оцінку транзитного потенціалу держави та її регіонів.

Ключові слова: регіон, держава, потенціал, транзитний потенціал, потоки, транспортна інфраструктура, зовнішньоекономічні вантажні потоки, транспорт.

Kovalska L.L.

BIASED FEATURES OF UKRAINE TRANSIT POTENTIAL AND ITS REGIONS

The role and importance of the geopolitical location of the country in the process of forming its transit potential are discussed. Foreign trade cargo flow state is analyzed. The transit potential of the country and its regions are analyzed and evaluated.

Keywords: region, state capacity, transit capacity, flows, transport infrastructure, foreign trade cargo flows, transport.

Ковальська Л.Л.

ТЕНДЕНЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ И ЕЕ РЕГИОНОВ

Обоснована роль и значение геополитического расположения государства в процессах формирования ее транзитного потенциала. Проанализированы внешнеэкономические грузовые потоки государства. Проведен анализ и оценку транзитного потенциала государства и его регионов.

Ключевые слова: регион, государство, потенциал, транзитный потенциал, потоки, транспортная инфраструктура, внешнеэкономические грузовые потоки, транспорт.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Україна має досить сприятливе геополітичне розташування – між Європою та Азією, яке дає можливість їй інтегруватись у міжнародну транспортну систему. 19 з 26 регіонів України є прикордонними територіями. Зокрема, на заході Україна межує із Польщею, Словаччиною, Румунією, Молдовою, Угорщиною; на півночі та сході – із Білорусією та Російською Федерацією. Південні регіони України мають вихід до Чорного та Азовського морів, що дозволяє використовувати морські шляхи сполучення із Туреччиною, Болгарією та Грузією. Водночас Україна має розгалужену внутрішню транспортну систему, а регіони України характеризуються високим рівнем кооперації. Однак можемо спостерігати неефективне протікання регіональних транспортних потоків, яке пов'язане, перш за все, нерозвиненою транспортною інфраструктурою регіонів, неефективним використанням їх транзитного потенціалу. Так, низька якість автомобільних шляхів сполучення, відсутність інвестицій в модернізацію портів та аеропортів, високий знос основних засобів транспортних підприємств, відсутність комплексних регіональних логістичних центрів приводять до зростання витрат ресурсів та часу, пов'язаних із протіканням регіональних транспортних потоків від виробника до споживача.

Тому сьогодні актуальним постає питання формування та розвитку транспортної інфраструктури держави, розвитку її транзитного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Проблеми ефективного використання транзитного потенціалу України та її регіонів активно досліджуються багатьма науковцями, серед яких слід виділити праці В. Засадко, С. Ільченко, А. Колесников, Н. Кушнір, О. Мініна, І. Смирнов, І. Сокур, О. Хумаров, О. Шестако, А. Яценко та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження проблемам формування та розвитку транзитного потенціалу і досі залишають дискусійними питання щодо змістового наповнення поняття «транзитний потенціал», єдиної методики та системи показників оцінки транзитного потенціалу та ін. Оцінка транзитних можливостей України та її регіонів вимагає більш ретельного наукового аналізу показників, що характеризують транзитний потенціал та вибору напрямів його оптимізації. Відповідно до цього метою нашого дослідження є вивчення стану транспортно-комунікаційних систем західного регіону, як основних в реалізації транскордонного співробітництва та транзитних функцій прикордонних областей країни.

Цілі статті. Метою роботи є дослідження тенденційних особливостей розвитку та використання транзитного потенціалу України та її регіонів.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Раціонально побудована транспортна інфраструктура як передумова до формування транзитного потенціалу держави в цілому, дозволить знизити витрати суб'єктів господарювання на транспортування, зберігання, розподіл, розмитнення та інші логістичні послуги і таким чином задовольнити потреби населення регіону у необхідних благах. За рівнем транзитності Україна посідає одне із перших місць в Європі. Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори [1]:

1. Пан-європейський транспортний коридор №3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ. Протяжність основного ходу транспортного коридору становить 1640 км, в тому числі по Україні: залізничний – 694 км, автодорожній – 611,7 км.

2. Пан-європейський транспортний коридор №5 Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. Протяжність транспортного коридору становить 1595 км, в тому числі по Україні: залізничний – 266 км, автодорожній 338,7 км.

3. Пан-європейський транспортний коридор №7 Дунайський (водний). Протяжність транспортного коридору становить 1600 км, в тому числі по території України – 70 км.

4. Пан-європейський транспортний коридор №9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишенів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс. Протяжність транспортного коридору становить 3400 км, в тому числі по території України: залізничний – 1496 км, автодорожній – 996,1 км.

5. Транспортний коридор Гданськ – Одеса. Протяжність транспортного коридору становить 1816 км, в тому числі по Україні: залізничний – 918 км, автодорожній – 1208,4 км.

6. Транспортний коридор Євро-Кавказ-Азія (TRACECA) Ягодин – Ковель – Здолбунів – Козятин – Жмеринка – Одеса – Іллічівськ – поромна переправа через Чорне море – Поті – Тбілісі – Баку – поромна переправа через Каспійське море – Туркменія.

Як бачимо, Україна входить в систему міжнародних транспортних коридорів, що створює певні передумови для формування її транзитного потенціалу. Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, обладнання та устаткування рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [1]. Це формує значний геополітичний потенціал України в цілому та її регіонів зокрема. Оцінити рівень геополітичного потенціалу можна завдяки оцінці таких показників, як наближеність регіонів до кордону України, до столиці держави та до морських портів. Результати розрахунку геополітичного потенціалу регіонів держави наведено у таблиці 1. Аналіз 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. Розрахунок індексу наближення до морських портів свідчить, що найбільш наближеними є Автономна Республіка Крим, Донецька, Запорізька, Миколаївська, Одеська, Херсонська області та м. Севастополь.

Таблиця 1

Результати розрахунку індексу
геополітичного потенціалу регіонів за 2007–2011 рр.

Регіони	Значення індексу					Рейтинг регіону				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
АР Крим	0,721	0,721	0,721	0,721	0,721	6	6	6	6	6
Вінницька	0,709	0,709	0,709	0,709	0,709	7	7	7	7	7
Волинська	0,517	0,517	0,517	0,517	0,517	20	20	20	20	20
Дніпропетровська	0,564	0,564	0,564	0,564	0,564	15	15	15	15	15
Донецька	0,697	0,697	0,697	0,697	0,697	8	8	8	8	8
Житомирська	0,733	0,733	0,733	0,733	0,733	4	4	4	4	4
Закарпатська	0,457	0,457	0,457	0,457	0,457	25	25	25	25	25
Запорізька	0,615	0,615	0,615	0,615	0,615	11	11	11	11	11
Івано-Франківська	0,445	0,445	0,445	0,445	0,445	26	26	26	26	26
Київська	0,767	0,767	0,767	0,767	0,767	1	1	1	1	1
Кіровоградська	0,556	0,556	0,556	0,556	0,556	17	17	17	17	17
Луганська	0,622	0,622	0,622	0,622	0,622	10	10	10	10	10
Львівська	0,486	0,486	0,486	0,486	0,486	22	22	22	22	22
Миколаївська	0,557	0,557	0,557	0,557	0,557	16	16	16	16	16
Одеська	0,764	0,764	0,764	0,764	0,764	2	2	2	2	2
Полтавська	0,469	0,469	0,469	0,469	0,469	23	23	23	23	23
Рівненська	0,511	0,511	0,511	0,511	0,511	21	21	21	21	21
Сумська	0,571	0,571	0,571	0,571	0,571	13	13	13	13	13
Тернопільська	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	27	27	27	27	27
Харківська	0,596	0,596	0,596	0,596	0,596	12	12	12	12	12
Херсонська	0,547	0,547	0,547	0,547	0,547	19	19	19	19	19
Хмельницька	0,467	0,467	0,467	0,467	0,467	24	24	24	24	24
Черкаська	0,566	0,566	0,566	0,566	0,566	14	14	14	14	14
Чернівецька	0,553	0,553	0,553	0,553	0,553	18	18	18	18	18
Чернігівська	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742	3	3	3	3	3
м. Київ	0,733	0,733	0,733	0,733	0,733	5	5	5	5	5
м. Севастополь	0,655	0,655	0,655	0,655	0,655	9	9	9	9	9

* складено автором

Вигідне геополітичне розташування регіонів держави, зокрема, наближеність до кордону та морських портів, підвищує їх можливості до пропуску транспортно-логістичних потоків з меншою кількістю посередників та нижчими витратами. Регіони, наближені до кордонів, мають більші можливості до формування прикордонної транспортної 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 транспортної інфраструктури. Розрахунок інтегрального індексу геополітичного потенціалу регіонів свідчить, що лідируючі геополітичні позиції займають Київська, Одеська, Чернігівська, Житомирська області, м. Київ та АР Крим. Найнижчим рівнем геополітичного потенціалу характеризуються Тернопільська, Хмельницька, Івано-Франківська, Закарпатська та Полтавська області.

Однак, незважаючи на зручне геополітичне розташування України, її транзитний потенціал використовується не в повній мірі, де за думками окремих експертів рівень використання транзитного потенціалу складає лише 60%, а доходи від транзиту і комплексу пов'язаних з ними послуг складають біля 6-10% ВВП.

Україна має розвинуту транспорту мережу, яка включає в себе усі види транспорту. Динаміка обсягів вантажних перевезень наведена у таблиці 2 та на рис.1.

Таблиця 2

Перевезення вантажів за видами транспорту¹

(млн.т)

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Транспорт	1529	1654	1731	1805	1873	1990	1972	1625	1765	1887	1853
залізничний	357	445	462	450	479	514	499	391	433	469	457
морський	6,3	9	9	8	9	9	8	5	4	4	4
річковий	8,3	10	12	13	14	15	11	5	7	6	4
автомобільний – усього ¹	939	973	1027	1121	1167	1255	1267	1069	1168	1253	1260
у тому числі											
автопідприємства	99	106	111	106	124	134	131	87	99	118	122
авіаційний	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	218	217	221	213	204	196	187	155	153	155	128

З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб. З 2003 року - з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями.

(млн.т)

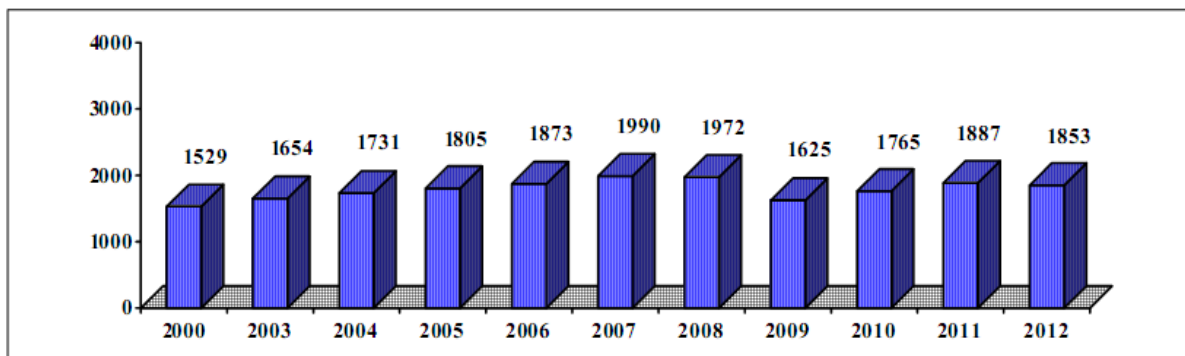


Рис.1. Динаміка перевезень вантажів всіма видами транспорту

Частка окремих видів транспорту наведена у таблиці 3 та рис.2.

Таблиця 3

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів

(відсотків)

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Транспорт	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
залізничний	23	27	27	25	26	26	25	24	24	25	25
морський	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
річковий	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
автомобільний ¹	61	59	59	62	62	63	64	66	66	66	68
авіаційний	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
трубопровідний	15	13	13	12	11	10	10	9	9	8	7

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%.

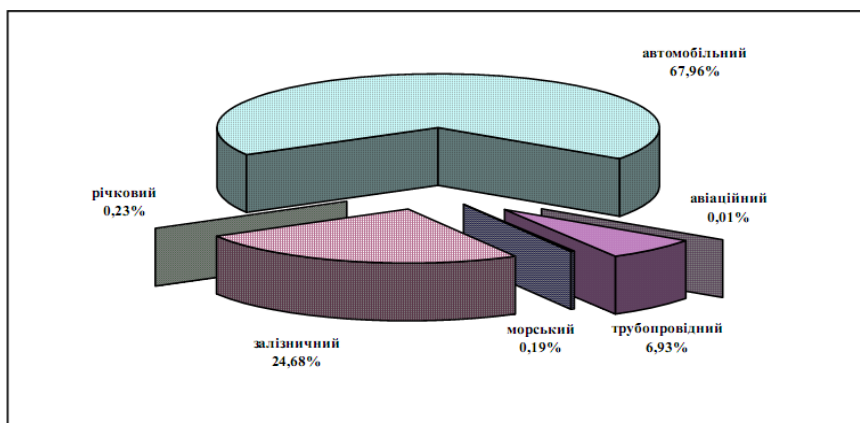


Рис.2. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів у 2012 році

Як бачимо, основні вантажопотоки припадають на автомобільний транспорт. На відстанях 700-1500 км залізничний транспорт стає набагато економічним за автомобільний. З іншої сторони, автомобільний транспорт є досить мобільним та успішно здійснює перевезення від «дверей до дверей», що в більшості випадків недоступне для залізничного транспорту.

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.

Дослідження обсягів та структури зовнішньоекономічних вантажопотоків України відображає двоякі тенденції: з одного боку, збільшення обсягів експортних потоків, з іншого – зниження обсягів транзитних вантажопотоків та зростання імпорتنих (у 2012 році зниження), що є негативним явищем яке свідчить про зниження транзитного потенціалу території (табл.4).

Таблиця 4

Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України¹

	Усього	у т.ч. за вантажопотоками		
		експорт	імпорт	транзит
2000	369106,82	85723,67	99382,65	184000,50
2001	355577,83	93842,67	78101,71	183633,45
2002	357332,71	99625,91	76098,84	181607,96
2003	435284,65	113500,43	102820,24	218963,98
2004	416442,66	129058,11	101754,74	185629,81
2005	419623,86	121316,84	92741,82	205565,20
2006	411663,91	113027,67	75688,12	222948,12
2007	621452,21	128017,94	106477,71	386956,56
2008	556439,76	136625,27	94391,46	325423,03
2009	400409,51	134255,65	88019,79	178134,07
2010	373695,88	142977,89	78364,21	152353,78
2011	402547,14	155597,71	95706,45	151242,98
2012	378055,06	170854,63	82306,52	124893,91

Структура зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2012 році наведена на рис.3.

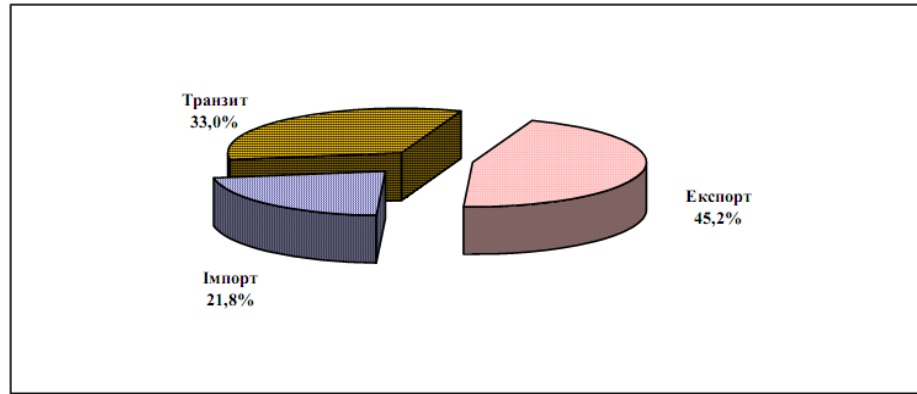


Рис.3. Структура зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2012 році

Однак, незважаючи на загальне зниження транзиту вантажопотоків автомобільного транспорту по державі в цілому, помітно активізувався транзитний рух залізничним транспортом через західну територію України, зокрема, через кордон з Польщею (ріст на 10,1%), Італією (більше як в два рази), Францією (14,1%), Німеччиною (5,5%). Вантажооборот залізничного транспорту подано у таблиці 5.

Таблиця 5

Вантажооборот залізничного транспорту

(млн.ткм)

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Україна	172840	223980	240810	262505	257006	196188	218091	243866
Австрія	16602	18957	20980	21371	21915	17767	19833	20345
Болгарія	5538	5163	...	...	4693	3145	3064	3291
Велика Британія	18100	...	27365	26384	29430	19689	...	...
Іспанія	11614	11071	11012	10547	9737	6973	7417	7564
Італія	24995	20130	20868	21197	19918	13569	12037	27432
Німеччина	75884	...	107008	114615	115652	95834	107317	113317
Польща	54015	49972	53622	54253	52043	43554	48795	53746
Португалія	2183	...	...	...	2548	2174	2313	2322
Румунія	16354	16582	15791	15757	15236	11088	12375	14719
Словаччина	11234	9463	9988	9647	9299	6964	8105	7960
Угорщина	8093	8530	...	10136	9874	7673	8809	9118
Франція	55448	40701	41179	42611	40436	32129	29964	34200
Чехія	17496	14866	15779	16304	15437	12791	13770	14316

Джерело інформації: статистична база даних ЄЕК ООН, яка сформована на основі національних та міжнародних офіційних джерел.

Зважаючи на такі тенденційні особливості Україна має значний потенціал щодо створення Європейсько-Азіатської транспортної системи із загальною інфраструктурою, забезпечення вільного пересування транспортних засобів та вільне переміщення вантажів, формування тарифної політики на послуги транспорту згідно із світовими стандартами комплексного транспортно-експедиційного обслуговування.

Важливим показником оцінки транзитного потенціалу є визначення рівня комунікаційного потенціалу, який пропонуємо проводити за допомогою таких часткових показників: довжина залізничних колій загального призначення, щільність залізничних колій загального призначення, довжина автомобільних доріг загального призначення, довжина автомобільних доріг загального призначення із твердим покриттям, щільність

автомобільних доріг загального призначення.

Сучасний стан транспортної інфраструктури в Україні більшістю фахівців визнається як незадовільний. Про це свідчить порівняння показників транспортної забезпеченості окремих європейських країн з українськими (табл. 6).

Таблиця 6

Порівняння транспортної забезпеченості України
з деякими європейськими країнами

Країна	Площа, тис. км. кв.	Довжина автомобільних доріг, тис. км	Щільність автомобільних доріг, км/тис. км. кв.	Довжина залізничних колій, тис. км	Щільність залізничних колій, км/тис. км. кв.
Україна	603,7	169,4	280,6	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

* розроблено автором за джерелами: [5,6]

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.

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].

Аналіз показників забезпеченості регіонів комунікаціями, показав, що найбільша експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування характерна для Донецької, Дніпропетровської, Харківської та Львівської областей. Так, 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.

Основними проблемами розвитку транзитного потенціалу держави та її регіонів є недостатність бюджетного фінансування галузі, застарілість технологій, складність перетину кордону та процедур митного оформлення, ненадійні логістичні послуги, необладнаність складських приміщень, ряд негативних зовнішніх факторів та ін.

Висновки. Проведене аналітичне дослідження підтвердило необхідність нарощення транзитного потенціалу України, який дозволить не лише додатково отримати значні фінансові ресурси, але і зайняти гідне місце серед провідних країн-транзитерів, реалізувавши свої переваги геополітичного розташування.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>.
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. Guterverkehr und Logistik // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bmvbs.de/Verkehr/-,2828/Guterverkehr-Logistik.htm>.
6. The World Factbook // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook>.