

УДК 33.351

Ковальська Л.Л., д.е.н., професор

Луцький національний технічний університет

ТРАНЗИТНІ ТРАНСПОРТНІ ПОТОКИ УКРАЇНИ: ОЦІНКА ТЕНДЕНЦІЙ ТА НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ

У статті досліджено транзитний потенціал міжнародних транспортних коридорів та ефективність його використання в Україні. Проведено аналіз та оцінку тенденцій транзитних транспортних потоків територією України. Розглянуто динаміку транзитних вантажопотоків та структуру перевезень за видами транспорту. Досліджено структуру зовнішньоекономічних транспортних вантажопотоків. Запропоновано напрями оптимізації транзитних транспортних потоків.

Ключові слова: транзитний потенціал, транспорт, транспортні потоки, міжнародні транспортні коридори, вантажопотоки, зовнішньоекономічні вантажопотоки

TRANSIT TRAFFIC FLOW UKRAINE: ASSESSMENT AND AREAS OF OPTIMIZATION TRENDS

In the article the transit potential of international transport corridors and efficiency of its use in Ukraine. The analysis and evaluation of trends transit traffic through Ukraine. The dynamics and structure of transit cargo transportation by transport. The structure of foreign trade cargo transportation. Directions optimize transit traffic.

Keywords: transit potential, transport, traffic, international transport corridors, traffic flows, external cargo traffic

ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ УКРАИНЫ: ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ И НАПРАВЛЕНИЯ ОПТИМИЗАЦИИ

В статье исследованы транзитный потенциал международных транспортных коридоров и эффективность его использования в Украине. Проведен анализ и оценка тенденций транзитных транспортных потоков по территории Украины. Рассмотрена динамика транзитных грузопотоков и структуру перевозок по видам транспорта. Исследована структура внешнеэкономических транспортных грузопотоков. Предложены направления оптимизации транзитных транспортных потоков.

Ключевые слова: транзитный потенциал, транспорт, транспортные потоки, международные транспортные коридоры, грузопотоки, внешнеэкономические грузопотоки

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Україна має розгалужену внутрішню транспортну систему, а регіони України характеризуються високим рівнем кооперації. Наявність розвинутої транспортної інфраструктури, включаючи 22 тис. км залізничних шляхів, з яких 45 % електрифіковано, щільної мережі автомобільних доріг загального користування протяжністю 170 тис. км, цілої системи незамерзаючих морських торговельних портів Чорноморсько-Азовського басейну, великої кількості річок, придатних для судноплавства, не залишають сумнівів в тому, що розвиток транзитних транспортних потоків – це важлива складова формування потужної ефективної економіки України [1]. Водночас, Україна має досить сприятливе геополітичне розташування, яке дає можливість їй інтегруватись у міжнародну транспортну систему. Таке вигідне геополітичне розташування забезпечує скорочення відстаней перевезення транзитних вантажів зі скандинавських країн, країн Балтії та країн Західної Європи до країн Сходу, Центральної Азії. Зовнішній кордон України є найдовшим серед європейських країн, довжина якого становить близько 6550 км, з них зі Словаччиною – 98,5 км, Польщею – 542 км, Білорусією – 1084 км, Молдовою – 1202 км, Росією 2573,5 км. На морські кордони припадає близько 1050 км [2].

Аналіз останніх досліджень, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Проблеми ефективного використання транзитного потенціалу України, оптимізації транзитних транспортних потоків активно досліджуються багатьма науковцями, такими як Мініна О., Пасічник А., Смірнов І., Ткачук С., Чернявська Т., Шестак О. та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження проблем формування та оптимізації транзитних транспортних потоків, і досі залишаються дискусійними питання процесів оптимізації таких потоків, ефективного управління ними, що дозволило б інтегруватись Україні у систему міжнародних транспортних коридорів.

Цілі статті полягають у оцінці тенденцій транзитних транспортних потоків територією України та вибору напрямів їх оптимізації.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Фахівці міжнародних організацій присвоїли Україні один з найбільших показників транзитності в Європі – 3,75 [3]. Це свідчить про те, що Україна має значні потенційні можливості використання свого геополітичного становища в якості транзитеру транспортних потоків. В підтвердження цьому зобразимо міжнародні транспортні коридори, які проходять територією України (табл.1).

Таблиця 1

Міжнародні транспортні коридори України

Номер коридору та його значення	Маршрути руху на території України	Протяжність, км	
		усього	в т.ч. по Україні
Європейський транспортний коридор №3	Берлін-Вроцлав-Катовіце-Львів-Київ	1640	648 (залізничним); 617 (автодорожнім)
Європейський транспортний коридор №5	Лісабон-Барселона-Трієст-Будапешт-Київ	1595	266 (залізничним); 338 (автодорожнім)

продовження таблиці 1

1	2	3	4
Європейський транспортний коридор №9	Гельсінкі-Санкт-Петербург-Вітебськ-Київ-Кишинів-Пловдив-Салоніки	3400	1496 (залізничним); 996 (автодорожнім)
Трансконтинентальний транспортний коридор (Балтика – Чорне море)	Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород – Львів	1595	975
Трансконтинентальний транспортний коридор (TRACEKA)	Європа—Кавказ—Азія	4745 (залізничним);	1001

Проте, незважаючи на такі потенційні можливості щодо використання наявного транзитного потенціалу України, він використовується неефективно. Найбільший за своїм транзитним потенціалом міжнародний транспортний коридор «TRACEKA» (204,35 млн. тонн), де транспортних потік проходить від Європи в Азію

використовується лише на 15%; міжнародний транспортний коридор №3 (201,8 млн. тонн) використовується на 10,3%; міжнародний транспортний коридор №9 (100,1 млн. тонн) реалізований на 18%; міжнародний транспортний коридор «Балтика – Чорне море» (92,9 млн. тонн) – на 4,4%; міжнародний транспортний коридор №5 (38,4 млн. тонн) – на 29% [4, С.126]. Таку ситуацію можна простежити за даними наведеними у таблиці 2.

Таблиця 2

Транзитний потенціал міжнародних транспортних коридорів та ефективність його використання в Україні

Міжнародний транспортний коридор	Транзитний потенціал		Рівень використання транзитного потенціалу за обсягами вантажоперевезень, %
	тис.тонн	% до підсумку	
Європейський транспортний коридор №3	201759	31,6	10,3
Європейський транспортний коридор №5	38415	6,0	29,1
Європейський транспортний коридор №9	100073	15,7	17,9
Трансконтинентальний транспортний коридор (Балтика – Чорне море)	92891	14,6	4,4
Трансконтинентальний транспортний коридор (Європа-Азія)	204350	32,1	15,0

Джерело [3; 4]

Виходячи із цього, за оцінкою експертів свій коефіцієнт транзитності Україна використовує лише на 50-60% [2]. Для прикладу ряд прибалтійських та європейських країн порівняно із невеликою площею та геополітичним розташуванням ефективно використовують свій транзитний потенціал. Зокрема, в Латвії транзитні доходи складають третину від валового національного продукту (територією держави перевозиться 90% вантажів транзитом), в Нідерландах частка транзиту в загальному обсязі експорту послуг складає більше 40% [5]. Німеччина вважається лідером із використання свого вигідного географічного розташування. Тут акцентують увагу на розвитку транзитних перевезень та логістики, в результаті чого Німеччина заробляє на застосуванні підходів логістики 170 млрд. євро на рік, а Україна – всього 300 млн., незважаючи на високий транзитний потенціал [6]. З іншої сторони, важливу роль у використанні транзитного потенціалу відіграють транспортно-логістичні центри. Наприклад, у Нідерландах діяльність транспортних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної та Східної Європи ця доля в середньому складає 30% [7].

Зупинимось більш детально на дослідженні транзитних транспортних вантажопотоків та через територію України. Динаміка транзитних транспортних вантажопотоків за видами транспорту наведена у таблиці 4.

Таблиця 4

Динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту, тис.тонн

Вид транспорту	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Залізничний	99882,4	93347,6	44834,6	44511,8	48669,5	40940,1	132983,0	29398,3
Морський	2694	3487	1899,4	3660,4	3912,1	1637,7	1519,3	797,2
Автомобільний	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850	5585,0	5863,9
Річковий	37,43	74,73	0	0	0	7,6	2,2	0
Авіаційний	1,3	1,5	1,2	1,6	2,8	3,0	0,8	1,2
Інший	44,5	105,5	62,9	90,6	527,8	477,1	787,1	136,6

Усього (без трубопроводного)	107198,7	102031	50215,2	53004,1	58651,2	48392,6	141665	36333,8
------------------------------	----------	--------	---------	---------	---------	---------	--------	---------

Джерело: [8]

Досліджуючи динаміку транзитних вантажоперевезень, можна спостерігати їх суттєве зниження у 2014 році порівняно із 2007 роком. За 2007-2014 рр. втрачено дві третини транзитного вантажопотоку, обсяг транзиту скоротився до 36,3 млн.тонн у 2014 р. Деяке поживавлення відбулося у 2013 році, де приріст становив майже в 3 рази порівняно із минулим періодом. За видами транспорту найбільше скорочення транзитних вантажоперевезень можна спостерігати залізничним транспортом (в 4,5 рази), морським (в 2 рази). Можна побачити незначне поживавлення транзитних вантажопотоків автомобільним та авіаційним транспортом. З 2009 року практично зведено нанівець використання річкового виду транспорту як транзитного, що потребує відновлення його використання зважаючи на наявний потенціал в Україні.

Структуру перевезень транзитних вантажів за видами транспорту можна побачити у таблиці 5.

Таблиця 5

Структура перевезень за видами транспорту

Вид транспорту	Питома вага,%
залізничний	81
автомобільний	16
морський	2
авіаційний	0,003
річковий	0

Як видно, левову частку в структурі транзитних вантажоперевезень складає залізничний транспорт, питома вага якого становить 80%. На другому місці за рівнем використання транзитного потенціалу є автомобільний транспорт, де його частка складає 16%. Інші види транспорту займають значно меншу питому вагу в загальній структурі транзитних вантажоперевезень (морський - 2%, авіаційний – 0,003%, річковий – взагалі не використовується), що негативно позначається на ефективності використання потенціалу транзитності та потенційних можливостях країни повністю інтегруватися у міжнародний транспортний коридор.

Проте, незважаючи на скорочення транзитних вантажів в Україні в цілому, зокрема вантажного автомобільного транспорту, активізувався транзитний рух через західний кордон України, зокрема через кордон з Польщею (на 14,2%), Словаччиною (на 15,6%), Угорщиною (на 10,3%), Білорусією (на 14,2%). Натомість відбулося значне скорочення транзитних вантажоперевезень на східному кордоні країни із Російською Федерацією (на 23,1%) та з Румунією (на 28,1%) [7].

Україна має достатньо високий рівень забезпеченості залізничними коліями. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Проте, незважаючи на значний потенціал залізничного сполучення (транзитний потенціал залізничного транспорту складає 1 млрд. тонн вантажів), спостерігається зменшення вантажних транзитопотоків залізним транспортом. Як зазначають експерти, у 2014 році транзит вантажів Україною склав лише 40% від потенціалу залізничних доріг [9]. У 2015 році знову ж таки спостерігається негативна тенденція зменшення обсягів перевезення залізничним транспортом (на 10,2% порівняно із 2014 роком). Це, в свою чергу, негативно вплинуло на валовий внутрішній продукт, який у поточному році впав на 10,4%. З іншої сторони, падіння транзитних вантажопотоків негативно

впливає та фінансові потоки країни, регіону, зменшуючи при цьому надходження у бюджети різних рівнів. Тому, на даному етапі слід використовувати принципи та механізми оптимізації потоків, їх оцінку, що наведені у роботі [10].

Як було видно вище, спостерігається досить низький рівень використання транзитного потенціалу авіаперевізниками, серед основних причин яких можна виділити високу вартість перевезень, низький рівень розвитку комунікаційної та логістичної інфраструктури тощо. Як зазначає С.Ткачук «... власний потенціал для розвитку технічної та технологічної бази незначний: з десяти найбільших авіаперевізників та аеропортів лише п'ять працює з чистим прибутком, при цьому лише один з них – Міжнародний аеропорт «Бориспіль» - має високий, достатній для розвитку рівень рентабельності діяльності: 34,9%» [11].

Транзит становить суттєву частку у структурі зовнішньоторговельних транспортних вантажопотоків в Україні і протягом останніх років коливається в межах 30-40%. У структурі зовнішньоторговельних вантажних перевезень (експорт, імпорт, транзит) частка транзиту знизилася з 37 % у 2007 р. до 15 % у 2013 р., що відповідним чином зменшило обсяг валютних надходжень в Україну [1].

Аналізуючи структуру зовнішньоекономічних транспортних вантажопотоків через кордони України, слід зазначити, що найбільшу частку у структурі займають експорт – 45,2%. Частка імпорту складає 21,8%, а транзитні вантажопотоки – 33%.

Розглядаючи товарну структуру експортних перевезень України, у 2015 році значно зріс обсяг перевезень залізної руди (на 11%) та зерна (на 15%). Таким чином, Україна ввійшла в п'ятірку найбільших країн-експортерів залізної руди (Австралія, Бразилія, ПАР, Україна, Канада). У географічній структурі транзитних перевезень лідерами є такі країни як Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які у 2013 році відправили 94,2% всього транзиту вантажів територією України.

Найбільшим транзитником є Російська Федерація, частка якої у загальному обсязі транзиту за 2013р. склала 85,0%. За період 2014-2015 років спостерігається зміна тенденцій у зовнішній торгівлі України у напрямі зменшення частки експорту та транзиту вантажів із Російської Федерації. У 2015 році лідируючі позиції в експортних перевезеннях з України посів Китай (24,1 млн. тонн), Росія знаходиться на другому місці (18 млн.тонн).

Висновки. Таким чином, 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.

Оптимізація транспортних потоків транзитною територією країни неможливе без формування та розвитку транспортної інфраструктури, яка б відповідала європейським вимогам. Це потребує, перш за все, використання сучасних інноваційних технологій при будівництві автомобільних та залізничних шляхів сполучення, підвищення пропускної спроможності автомобільних доріг, ефективного використання логістичного та транспортного потенціалу територій, розбудову прикордонної інфраструктури, підвищення ефективності функціонування логістичних центрів, що надають транспортні послуги, розробки та реалізації виваженої державної регуляторної політики в сфері транзитних перевезень, інше. Все це дозволить Україні підвищити ефективність використання транзитного потенціалу територій та інтегруватись у міжнародну транспорту систему.

Список використаних джерел:

1. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг. Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.
2. Чернявська Т.А. Антикризові системні нововведення через удосконалення інноваційної інфраструктури регіону (на прикладі транспортно-дорожнього комплексу причорноморського регіону) / Т.А.Чернявська // Вісник університету «Україна». – 2012. - №5. – С.13-19.
3. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: навч. пос [для студ. Вищ.навч.закл.] / І.М.Сокур, Л.М.Сокур, В.В.Герасимчук.- К.: центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
4. Шестак О.І. Проблеми залучення транзиту в систему міжнародних транспортних коридорів України / О.І.Шестак // Суспільно-географічні проблеми розвитку продуктивних сил України: Матеріали II Міжн.наук.практ.конф.- К., 2001. – С.96-97.
5. Мініна О. В. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіонів України / Бутко М. П., Мініна О. В. // Держава та регіони. Серія: “Економіка та підприємництво”, 2010. – №6. – С. 84–92. – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vcndtu/2010_44/7.htm.
6. Таможенні аспекти логістики: практичні рекомендації по організації роботи грузового таможенного комплексу с использованием механизма «единого окна» / [Баязитов Л.Р., Егоров А.Б., Платонов О.И., Шейко А.П.] К.: АЛЛЕГРО – ПЛАСКЕ, 2009. – 568 с.
7. Пасічник А.М. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку / А.М.Пасічник, І.Г.Лебідь, В.В.Кутирєв // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – У.: НТУ, 2012. – Випуск 10. – С.192-197.
8. Державна служба статистики України / [Електронний доступ]: <http://www.ukrstat.gov.ua>
9. Соляник К.В. Сутність та фактори розвитку транзитного потенціалу залізничного транспорту України // Вісник економіки транспорту і промисловості №45, 2014. С.47.
10. Кривов'язюк І.В. Теоретичні засади фінансової діагностики підприємства / І. В. Кривов'язюк, Я. О. Кость // Економічні науки. Серія “Економічна теорія та економічна історія”. Збірник наукових праць. Луцький державний технічний університет. Випуск 4 (15). Редкол.: відп.ред. д.е.н., професор Герасимчук З.В. – Луцьк, 2007. – С.232-247.
11. Ткачук С.В. Транзитний потенціал України: чинники формування та проблеми розвитку / режим доступу: http://vuzlib.com.ua/articles/book/35803-ranzitnij_poten%D1%81%D1%96al_ukra%D1%97/1.html.