

## ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ ЯК ФАКТОР ФОРМУВАННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ

Мініна О.В.

Чернігівський національний технологічний університет

Розглянуто транзитний потенціал регіону через призму конкурентних переваг території. Виділено основні етапи реалізації транзитного потенціалу регіону з переліком необхідних заходів. Обґрунтовані джерела реалізації та виявлені резерви залучення транзитного потенціалу в систему позиціонування регіону. Визначено можливі вигоди для економіки регіону. Окреслено довгострокові перспективи розвитку прикордонного регіону на засадах транзитності.

**Ключові слова:** транзитний потенціал, прикордонний регіон, транзитний каркас, конкурентні переваги, розвиток.

**Постановка проблеми.** Сучасний світ знаходиться у нестабільному стані: процеси глобалізації, що підвищують рівень взаємозалежності країн, постійні економічні потрясіння, загострення енергетичних та екологічних проблем, територіальні претензії та воєнні конфлікти поступово руйнують усталену систему світоустрою. Увага науковців сьогодні зосереджена на пошуку моделей розвитку, що не лише забезпечать вихід із кризового стану та стабілізують взаємовідносини між країнами, у тому числі світовими лідерами, але і визначають принципово нові вектори розвитку.

В умовах, що склалися, не лише країни, а і окремі регіони намагаються відшукати джерела економічного зростання, сформувавши стратегію та визначити власну траєкторію ефективного розвитку. З огляду на сучасну політику України, що взяла курс на децентралізацію влади та розширення повноважень регіонів, дана проблема стає все більш актуальною.

Враховуючи, що регіони часто не володіють очевидними конкурентними перевагами, вони мають працювати з безліччю проектів, які могли б сприяти завоюванню унікальних глобальних ринкових позицій. У цьому плані положення регіонів України, особливо прикордонних, виявляється більш вигідним, оскільки переваги транзитності її території очевидні – використання транзитного потенціалу може стати не лише джерелом одержання прибутку, але й самостійним чинником зростання економіки регіону і країни в цілому; фактором формування конкурентних переваг, залучення інвестицій, технічного оновлення, розвитку малого і середнього підприємництва, створення нових робочих місць, зміцнення управлінського потенціалу місцевих органів влади і збільшення доходів місцевих бюджетів. Проте для цього потрібно консолідувати зусилля влади і бізнесу навколо формування ефективної системи регіонального менеджменту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Провідні українські науковці приділяють значну увагу проблемам регіонів, використанню їх економічного потенціалу, пошуку нових векторів розвитку, удосконаленню регіональної політики. Цими питаннями, зокрема, займаються Алімов О., Амоша О., Бутко М., Данилишин Б., Дацій О., Долішній М., Дорогунцов С., Герасимчук З., Козоріз М., Міщенко В., Олійник Я., Пепа Т., Фащевський М., Чернюк Л., Чумаченко М. та інші. Окремим аспектам регіонального розвитку присвячені роботи Беленького П., Болтенкової Л., Будкіна В., Вандомського Л., Гонти О., Журавської Є., Калініна О., Макогона Ю., Матвеева В., Петренка З., Удовиченка В. та інших.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Слід, однак зазначити, що не всі можливості українських регіонів детально вивчені. Зокрема, з огляду на транзитність території нашої держави,

транзитний потенціал її регіонів, особливо прикордонних, залишається недостатньо дослідженим, що вимагає уваги до цього питання з боку науковців.

**Метою даної роботи** є визначення перспектив, етапів та результатів реалізації транзитного потенціалу регіону як фактору формування конкурентних переваг території.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогодні реальні процеси формування конкурентних переваг серед регіонів нашої держави, що мають схожі вихідні можливості (наприклад, географічне розташування), ще не набули потрібної активності через ряд причин, основною з яких можна вважати економічну та політичну кризу. Але внаслідок об'єктивних обставин після кризи настає пожевлення, і найбільші виграші матимуть ті регіони, що заздалегідь сформують фундамент подальшого стійкого зростання. Уже сьогодні слід починати роботу в напрямку науково-технічного забезпечення проектів нарощування транзитного потенціалу регіонів, формування транзитного каркасу території, мережі транспортно-логістичних центрів та конігнаційних зон, що зроблять нашу країну більш привабливою для обслуговування транзиту та забезпечать економічну базу подальшого зростання.

Першим етапом реалізації транзитного потенціалу регіону має стати розвиток транзитного каркасу території (рис. 1), котрий включає не лише інфраструктуру транспортних комунікацій (шляхи сполучення, мости, шляхопроводи, вокзальні споруди та інші транспортні об'єкти з відповідним облаштуванням, безпосередньо пов'язані з перевезеннями вантажів), а і вантажні термінали, без яких неможлива ефективна взаємодія різних видів транспорту, механізовані склади, пристосовані й оснащені як для операцій прямого перевантаження з одних видів транспорту на інші, так і для ефективного виконання інших перевантажувально-складських операцій, придорожню інфраструктуру та сучасний сервіс, прикордонну інфраструктуру, оскільки специфіку комунікаційної інфраструктури прикордонного регіону визначає саме наявність кордону і необхідність його облаштування.

Прикордонний регіон за рахунок транзиту має значно вище навантаження на всю інфраструктуру, а тому вимагає адекватних темпів її відновлення та будівництва нових об'єктів. У Польщі, наприклад, на відміну від України, розуміють, що якісні дороги можуть приносити прибуток, давати непрямий ефект у вигляді економії пального, підвищення транзитності території, економії коштів на ремонт, а якісна дорожня інфраструктура «оживляє» економічні процеси, «змушує» працювати промисловість і сферу послуг. Зокрема, простежується тенденція досягнення найвищої рентабельності саме в тих галузях, які пов'язані з транзитною властивістю те-

риторії України: діяльність транспорту і зв'язку – 4,9% у 2013 р., торгівля, ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів – 10,8, окремо ремонт автомобілів – 9,7%. Для порівняння: у сільському господарстві в цей же період рентабельність становила 1,1%, промисловості – 3,2%, фінансовій та страховій діяльності – 0,8% [3].

Не слід забувати, що інфраструктура міжнародного транзиту наразі є фактором еволюції системи територіального поділу праці, раціонального розміщення виробництва і галузей господарства не тільки в національному, а й глобальному масштабі [1].

Облаштування прикордонної інфраструктури є одним з основних заходів першого етапу нарощування транзитного потенціалу регіону. Нові підходи до удосконалення роботи й облаштування прикордонних пунктів пропуску мають передбачати:

- організацію спільного із суміжними державами контролю в пунктах пропуску, оптимізацію кількості контрольних служб, організацію роботи за принципом «єдиного офісу», «зеленого коридору», започаткування діяльності консультативних пунктів тощо;
- введення європейських стандартів і технологій контролю в пунктах пропуску (зокрема, повну автоматизацію, вивчення й використання інформаційних баз даних, забезпечення сучасними технічними засобами і системами зв'язку, інженерно-технічне облаштування);
- зміцнення матеріально-технічної бази митних органів, розробку, впровадження й експлуатацію технічних засобів митного контролю та боротьбу з порушенням митних правил;
- приведення під'їзних шляхів та інфраструктури пунктів пропуску в належний стан відповідно до встановлених вимог та загальноприйнятих норм, упорядкування діяльності сервісних зон [2].

Актуальним сьогодні є і подальший прискорений розвиток придорожньої інфраструктури, яка дозволить забезпечити оптимальне розміщення і кількість сервісних підприємств на всьому шляху транзитного руху по магістральних маршрутах, їх організацію відповідно до стандартів і вимог міжнародних правил, а також високу якість надання послуг.

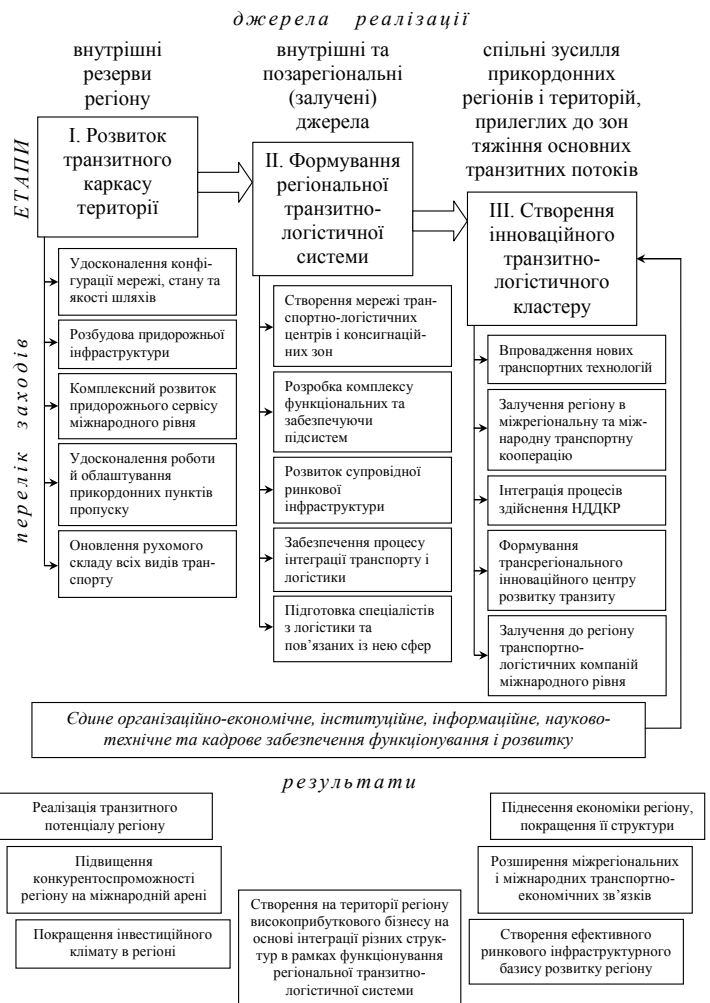
Таким чином, на першому етапі реалізації транзитного потенціалу регіону необхідно багато зробити для того, щоб транзит його територією був незмінно привабливим для бізнесу, а його основні засоби, зокрема, рухомий склад, могли б упоратися з великими потоками вантажів. Крім розвитку транспортної інфраструктури, необхідно проводити чітку тарифну політику, приймати відповідні нормативно-правові акти, вирішувати питання, пов'язані з підтримкою добросовісної конкуренції, що в умовах окремо взятого регіону поки що недосяжно.

Одним із завдань регіонального менеджменту є обґрунтування доцільності розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, створення транспортно-логістичних центрів, консигнаційних зон і формування інтегрованої регіональної транзитно-логістичної системи. Актуальність такого підходу обумовлена, з одного боку, відсутністю на території більшості регіонів України сучасних транспортних терміналів, автоматизованих складських комплексів і в цілому – раціонального логістичного погляду на конкурентні переваги території в системі міжнародних

економічних відносин, а з іншого – наявністю сукупності можливостей позиціонування окремого регіону за рахунок його унікального транзитного потенціалу та подальшого економічного розвитку завдяки ефективній реалізації останнього.

Існуючий зарубіжний досвід свідчить, що в умовах динамічного розвитку світових товарних та сервісних ринків, розширення торгово-економічних зв'язків термінальні комплекси та логістичні центри, вдало розміщені в крупних транспортних вузлах, в зонах активного розвитку міжнародних транспортних коридорів та інтенсивного транзитного руху, стають не лише центрами концентрації значних вантажопотоків та мас товарів, але і, за своїм функціональним призначенням, перетворюються на ядра зосередження бізнесу та інтеграції різних компаній: виробників продукції, перевізників, експедиторів, торгових посередників, банківських структур, страхових компаній, індустрії сервісу та інших напрямів діяльності з обслуговування транспортно-логістичні центри можуть виступати ініціаторами розвитку території, на якій вони розташовані, а також розглядатися як стратегічні точки зростання економіки регіонів – учасників транзитного руху, і держави в цілому, що є крупною ланкою глобальної транспортно-логістичної системи.

Нарощування транзитного потенціалу прикордонного регіону, використання переваг проходження його територією міжнародних транспортних



**Рис. 1. Основні етапи реалізації транзитного потенціалу регіону**

*Джерело: розроблено автором*

коридорів вимагає адекватного логістичного забезпечення через формування регіональної транзитно-логістичної системи, що стане найбільш дієвою формою залучення транзитних потоків та зовнішніх джерел інвестування.

Як свідчить світовий досвід, успішний соціально-економічний розвиток прикордонних територій практично неможливий без транспортних логістичних центрів і констигнаційних зон. Особливого значення це набуває для регіонів проходження МТК і прилеглих до них територій. В Україні ж на сьогодні спостерігаються лише спроби локальних логістичних перетворень, контейнеризації і пакетизації, інформатизації і комплексного обслуговування транзитних перевезень, розвитку технологічної і організаційно-управлінської бази транспортно-логістичних систем і митних терміналів [5].

Згідно результатів дослідження Світового Банку «Україна: Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту» [7], основними причинами неефективної логістики в країні є ненадійні та повільні логістичні компанії, нестача складів і високі ціни на них, юридична невизначеність із власністю на землю, складність отримання дозволу на будівництво. Та основна причина – бюрократична процедура перетинання кордону та корупція.

Дослідження Світового Банку пов'язує рівень розвитку логістики в країні з її торговою експансією, диверсифікацією експорту, здатністю залучати міжнародні прями інвестиції та із економічним ростом загалом. Тобто, добробут країни зростає, якщо розвивається торгова логістика і транзит [7].

Сьогодні в більшості прикордонних регіонів, особливо північних та східних, відсутні професійні транспортно-логістичні оператори, а існуючі фірми, що намагаються виконувати їхні функції, поки що не можуть у повній мірі запропонувати високоякісні та конкурентоспроможні послуги. Вкрай необхідним, особливо для поліпшення інвестиційного клімату та залучення транзиту, є формування єдиної системи транспортно-логістичних комплексів, вантажопереробних терміналів і трансформаційних центрів, включаючи логістичні парки та «сухі порти». При цьому, абсолютно очевидним є той факт, що формування транспортно-розподільних систем на рівні регіонів і їх подальша інтеграція до міжнародних систем є не тільки механізмом регулювання регіональних ринків, але і сприяє входженню України в світовий економічний простір як рівноправного партнера. Для будівництва сучасних вантажних терміналів необхідні значні капіталовкладення, оскільки транспортно-логістичний центр або термінальний комплекс міжнародного рівня, що пропонує повний пакет послуг з обробки вантажів, включає необхідне перевантажувальне устаткування, депо порожніх контейнерів, майданчики для підключення до електроенергії рефрижераторних контейнерів міжнародного класу, пункти оренди і ремонту контейнерів і перевантажувальної техніки, автопарк для обслуговування автоперевезень, необхідне устаткування для комп'ютерного стеження за відправкою і рухом вантажів і контейнерів, інтегровану систему обміну логістичною інформацією з регіональними і міжнародними системами тощо.

Щоб здійснювані капітальні вкладення в регіональну транзитно-логістичну систему були оправдані, вона має відповідати ряду критеріїв:

- інтегрованості і взаємозалежності елементів системи;
- відкритості системи для будь-яких суб'єктів та доступності до засобів обробки вантажів на основі спільної власності або оплати послуг;

- мультифункціональності – надання всієї сукупності основних та додаткових послуг учасникам транзитного руху;

- тотальної інформатизації;
- мобільності складу, структури, кількості та якості пропонованих послуг.

Створення регіональної транзитно-логістичної системи забезпечить вирішення таких важливих завдань, як:

- оптимізація процесу розподілу регіональних ресурсів, зниження витрат;

- забезпечення максимального обліку і відображення особливостей регіонального аспекту розвитку транспортно-транзитної системи;

- раціоналізація роботи органів державного контролю на пунктах пропуску через державний кордон;

- залучення інвестицій у розбудову транспортно-транзитної сфери регіону і модернізацію соціально-економічного простору, де розміщено її об'єкти;

- концентрація різних видів бізнесу, формування сучасних універсальних, інтегрованих бізнес-центрів на основі цілісної системи обслуговування транзиту;

- створення нових робочих місць і зон для ведення бізнесу;

- формування транзитних потоків, оптимізація процесу управління ними;

- організація вантажоведення, складської, розподільчої, транспортної, виробничої, інформаційної, комплексної логістики та маркетингу;

- інтенсифікація розвитку об'єктів ринкової інфраструктури, задіяних в системі обслуговування транзиту (банківських та інших валютно-фінансових і кредитних установ, страхових, аудиторських, лізингових компаній, брокерських агенцій, торгових будинків, бізнес-центрів і спеціалізованих структур сприяння бізнесу тощо);

- використання переваг синергетичного ефекту від корпоративної взаємодії різних видів діяльності, що підсилює можливості організаційно-економічної оптимізації всіх процесів, пов'язаних з транзитом;

- створення системи підготовки висококваліфікованих кадрів у сфері логістики і пов'язаних із нею сферах;

- формування «регіональної» ідеології транзитного потенціалу.

Отже, враховуючи те, що транспортно-логістичні центри відіграють важливу роль у реалізації транзитного потенціалу країни та регіону, виконуючи функції стратегічних центрів комплексного управління рухом і розподілом транзитних вантажопотоків, логістизація регіонального ринку транзитних послуг стає суттєвим чинником підвищення конкурентоспроможності регіону.

Довгострокова перспектива розвитку ставить перед регіональним менеджментом завдання розширення горизонтів ефективної реалізації транзитного потенціалу, залучення до цього процесу не лише потенціалу транскордонної співпраці, сукупності відповідних ресурсів суміжних регіонів сусідніх країн, а й спільного інноваційного потенціалу на засадах кластерного підходу, що може збагатити міжнародне економічне співробітництво.

Використовуючи існуючі теоретичні напрацювання, ми можемо визначити інноваційний транзитно-логістичний кластер як неформальну мережу, що об'єднує регіональні логістичні центри, констигнаційні склади, виробничі підприємства та підприємства ринкової інфраструктури, асоційовані інституції, а також інноваційні, науково-дослідні, навчальні заклади, які співпрацюють та конкуру-

ють, географічно зосереджені в суміжних прикордонних регіонах, спеціалізуються на обслуговуванні транзиту та базуються на системі територіального менеджменту щодо управління потоками в регіонах з метою отримання синергетичного ефекту від співробітництва [4].

**Висновки і пропозиції.** Успішна реалізація і нарощування транзитного потенціалу приведе до структурного удосконалення економіки регіону, істотно підвищить її інноваційну та інфраструктурну складову, поліпшить стан ринку праці тощо. Перспектива залучення додаткових транзитних потоків на територію країни забезпечить притік іноземних

інвестицій і видів бізнесу, в розвитку яких транспортна складова має велике значення і здатних використовувати той потенціал, який дає транзит у вигляді комунікацій, людських і природних ресурсів. Світовий бізнес буде зацікавлений у підтримці стабільності в країні, по якій проходить транспортування його вантажів, оскільки від економічної стабільності транзитної країни залежать його економічні ризики, а регіон дістає можливість за рахунок входження у зону макропросторових змін розвивати регіональний економічний простір, змінювати свою роль і функції в системі міжнародного і міжрегіонального поділу праці.

#### Список літератури:

1. Аблов А. Інфраструктура міжнародного транзиту: сутність і сучасні тенденції розвитку / А. Аблов // Економічний часопис-XXI. – 2005. – № 11-12. – С. 13-14.
2. Гончарук М. Реконструкція кордонів за європейськими стандартами // Україна – НАТО. – 2007. – № 5(21). – С. 15-32.
3. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Мікула Н. А. Передумови формування логістичного кластеру у системі міжнародних транспортних коридорів / Н. А. Мікула // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. Сборник научных трудов. – Ливадия-Донецк: ДонНУ, 2007. – С. 399-404.
5. Омельченко В. Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: Монография / Под науч. ред. проф. А. Г. Семёнова / В. Я. Омельченко. – Донецк: ДонНУ, 2008. – 371 с.
6. Прокофьева Т. Стратегическое планирование развития транспорта и логистики в Тюменской области / Т. Прокофьева, Н. Анисова, А. Несват // Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. – 2008. – № 2. – С. 53-61.
7. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study [Електронний ресурс]. – Kyiv, 2010. – 127 p. – Режим доступу: [http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF\\_April2010.pdf](http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.pdf)

**Минина О.В.**

Черниговский национальный технологический университет

## ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНА КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ЕГО КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ

#### Аннотация

Рассмотрен транзитный потенциал региона через призму конкурентных преимуществ территории. Выделены основные этапы реализации транзитного потенциала региона с перечнем необходимых мероприятий. Обоснованы источники реализации и выявлены резервы использования транзитного потенциала в системе позиционирования региона. Определены возможные выгоды для экономики региона. Очерчены долгосрочные перспективы развития приграничного региона на платформе транзитности территории.

**Ключевые слова:** транзитный потенциал, приграничный регион, транзитный каркас, конкурентные преимущества, развитие.

**Minina O.V.**

Chernihiv National Technological University

## THE TRANSIT POTENTIAL OF THE REGION AS A FACTOR OF ITS COMPETITIVE ADVANTAGES

#### Summary

Considered the transit potential of the region through the prism of the competitive advantages of the territory. Singled the main stages of the regional transit potential with a list of required activities. Substantiated sources implementation and identified reserves of transit potential in the positioning of the region. Identified possible benefits for the region's economy. Outlines the long-term prospects for the development of the border region on the platform transit territory.

**Keywords:** transit potential, a border region, the transit frame, competitive advantages, the development.