

# ІНСТРУМЕНТИ ТА МЕХАНІЗМИ ПІДВИЩЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

**А. О. Филипенко**

Директор

Регіональний філіал

Національний інститут стратегічних досліджень

вул. Канатна, 83, м. Одеса, Україна, 65107

E-mail: orb@niss.od.ua, filip1969@ukr.net

**М. Т. Примачов**

Доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри

Кафедра «Економічна теорія і підприємництво на морському

транспорті»

Одеська національна морська академія

вул. Дідріхсона, 13, м. Одеса, Україна, 65029

E-mail: kaf\_ec\_onma@ukr.net

**В. В. Барішнікова**

Кандидат економічних наук, доцент

Кафедра «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті»

Одеський національний морський університет

вул. Мечникова, 34, м. Одеса, Україна, 65029

E-mail: vera.b@mail.ru

*Статтю присвячено визначенню основних механізмів та інструментів, щодо підвищення транспортно-транзитного потенціалу приморських регіонів України, виділено чинники, що стримують розвиток транзитних перевезень, та наведено основні механізми, використання яких сприятиме прискореному розвитку транспортної інфраструктури країни та її інтеграції у сучасні світові транспортно-логістичні системи доставки вантажів*

*Ключові слова: транспортно-транзитний потенціал, транспортна система, транзит, транспортно-логістичні системи*

*Статья посвящена определению основных механизмов и инструментов повышения транспортно-транзитного потенциала приморских регионов Украины, определены факторы, которые сдерживают развитие транзитных перевозок, и приведены основные механизмы, использование которых будет способствовать ускоренному росту транспортной инфраструктуры страны и её интеграции в современные мировые транспортно - логистические системы доставки грузов*

*Ключевые слова: транспортно-транзитный потенциал, транспортная система, транзит, транспортно - логистические системы*

## 1. Вступ

Процеси глобалізації, пов'язані з обслуговуванням міжнародних вантажопотоків обумовлюють підвищення ролі локальних транспортних комплексів, на базі яких формуються сучасні маршрути перевезень, засновані на використанні окремих переваг регіональних транспортних підсистем. До таких підсистем можна віднести чорноморську транспортну зону. Однак, розвиток конкуренції та глобальної інтеграції, сприяє формуванню значної кількості альтернативних маршрутів та схем доставки вантажів між регіонами. Серед основних конкурентних маршрутів для чорноморського регіону можна виділити: трансибірську магістраль, Північний морський шлях і наявний потенціал балтійсько-північних портів. Використання принципу інтеграції і формує транспортно-транзитний потенціал (ТТП) регіону, ефективність якого залежить від використання відповідних інструментів та механізмів, пов'язаних з досягненням рівня стійкого розвитку на підставі ефективного реалізації сучасних технологій доставки вантажів.

## 2. Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми розвитку транспортно-транзитного потенціалу розглянуто у працях багатьох вітчизняних та закордонних авторів. Серед останніх концептуальних праць слід відзначити монографії, підручники та статті наступних авторів: Котлубая О. М. [1], Ткаченко Н.Ю. [2], Кисельова В. В. [3], Вінникова В. В. [4], Примачова М. Т. [5 – 6].

## 3. Виділення невирішених аспектів

Як об'єкт керування розвитком транспортно-транзитного потенціалу регіону слід розглядати організаційну взаємодію всього мультимодального комплексу доставки вантажів у структурі регіону. Ефективність функціонування таких комплексів залежить від багатьох факторів, насамперед організаційно-правового та технологічного характерів.

Таким чином, визначення основних чинників, що впливають на розвиток ТТП регіону та розробка ефек-

тивних механізмів підвищення ТТП є основною ефективною інтеграція національної транспортної системи країни в міжнародну транспортну систему.

Головним чинником для формування і розвитку ТТП повинно стати збалансованість вартості його складових з темпами росту кінцевих результатів.

#### 4. Мета статі

Виявлення наявних проблем розвитку транспортно-транзитного потенціалу приморських регіонів України та формування інструментарію ефективністю його використання.

#### 5. Результати дослідження

Під транзитним потенціалом країни розуміють властивість територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально-економічних систем у забезпеченні світогосподарських зв'язків, які виражаються інформаційними, фінансовими, товарними і пасажирськими потоками [1].

Значна кількість країн у світі володіє транзитним потенціалом, однак за об'єктивних причин (насамперед геополітичних) наявні значні розходження серед різних країн.

У широкому змісті під транзитною державою розуміють країну, по території якої виконуються легітимні транзитні перевезення з прямою чи непрямою її участю [2].

Функціонування і розвиток транспортної системи транзитної держави має свою специфіку:

- по-перше, це участь країни у світовій системі поділу та кооперації праці, що сприяє процесам інтернаціоналізації;

- по-друге, транзит виступає фактором ефективності економічної системи країни, її конкурентоспроможності та сприяє трансформації [2].

Розвиток транзиту органічно пов'язано з поглибленням суспільного поділу праці, у тому числі на міжнародному рівні. Рівень розвитку транзитної системи впливає на результати процесів відтворення, рівень конкурентоздатності економіки, визначаючи темпи і пропорції розвитку національної економіки,

та виступаючи фактором економічного обміну і розподілу [2].

Україна по своєму транзитному потенціалі займає одне з перших місць у Європі, що визначає особливу значимість розробки і проведення ефективної транспортної політики.

Технологічні потужності транспортної інфраструктури України дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак наявний транзитний потенціал використовується лише на 50% [7]. Наявність в країні 18 потужних незамерзаючих морських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг та трубопроводів створює всі необхідні передумови для ефективного функціонування транспортної системи країни, збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України та підвищення її транзитного потенціалу.

Останнім часом транспортно-транзитні перевезення територією України характеризуються негативними тенденціями, пов'язаними зі значним падінням об'ємів вантажопотоків. Після стрімкого збільшення транзитних вантажопотоків з 2005 по 2008 роки, починаючи з 2009 року спостерігається протилежна тенденція і за останні 4 роки транзит зменшився майже у тричі (рис. 1).

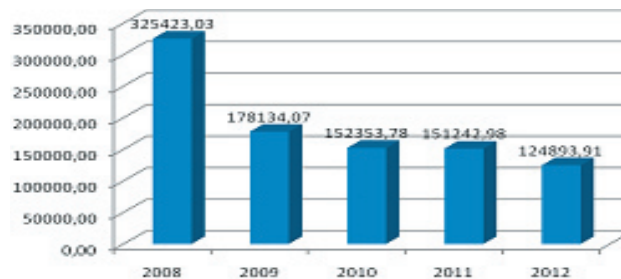


Рис. 1. Динаміка транзитних перевезень територією України, тис. т

Причинами стрімкого падіння об'ємів транзитних вантажів, виявились не стільки наслідки світової фінансової кризи, яка навпаки сприяла розвитку торгівлі між країнами [7, 8] (рис. 2), а скоріше політичні та невдалі організаційно-фінансові рішення.

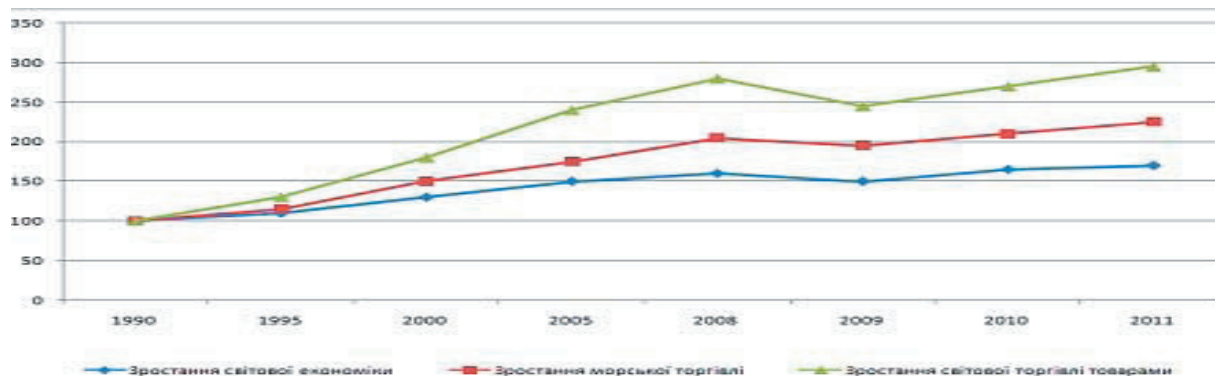


Рис. 2. Порівняння темпів зростання світової економіки, світової торгівлі товарами та морської торгівлі, % (1994 г. – 100%)

Основні транзитні вантажопотоки через територію України - це транспортування газу, нафти і нафтопродуктів магістральними газо- і нафтопроводами з Росії, значна кількість транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусії, Казахстану, які направляються в Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу. Автомобільні транзитні перевезення в основному здійснюються по автомагістралях, що проходять по напрямках: Північно-Східна Європа - захід України - Росія, Білорусь; морські порти України - Росія, Білорусь, Кавказ, Молдова та інші країни (рис. 3).

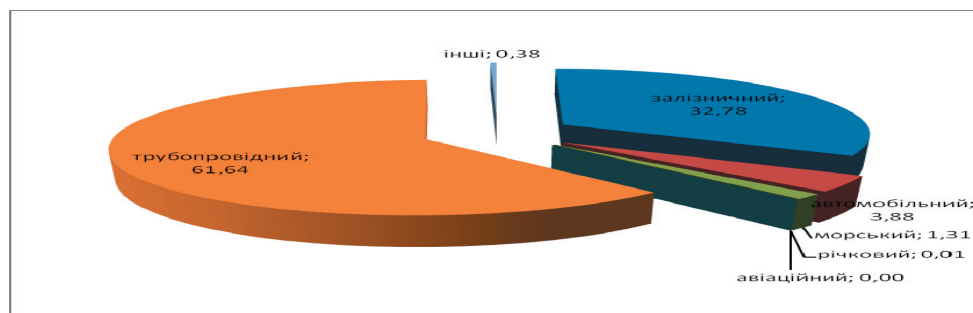


Рис. 3. Структура транзиту, % (2012 рік)

Під транспортно-транзитним потенціалом (ТТП) забезпечення стійкості вантажопотоків і обробки транспортних засобів розглядають сукупність магістралей і транспортних вузлів працюючих у режимі технологічно, організаційно та інституціонально погоджених дій, щодо використання капітальних, трудових ресурсів і сервісної інфраструктури, що забезпечують інтенсивність логістических операцій у системі зовнішньоекономічних операцій [9].

Основним критерієм такої форми обслуговування вантажопотоків є мінімізація витрат усіх учасників транспортного процесу при оптимальному потоці доходів в межах обговореного часу доставки товарної маси й обробки транспортних засобів у транспортних вузлах.

До основних переваг ТТП слід віднести:

- наявність більш високої якості і надійності транспортного процесу при раціональних прямих, сукупних і екологічних витратах;
- більш високі технічні параметри й економічні показники технології й організації обробки транспортних і вантажних потоків;
- наявність відповідних підрозділів технічного обслуговування і ремонту морських суден, що забезпечують скорочення часу їх виводу з експлуатації;
- прогресивність методів і форм організації праці, експлуатаційної діяльності і керування підприємствами транспортного комплексу регіону;
- розвиток судноплавства і конкурентних пропозицій вантажних терміналів і технологій обробки товарних потоків, що забезпечують раціональне використання транзитного простору з розширення регіону транспортного обслуговування й охорону навколишнього середовища.

Транспортно-транзитний потенціал регіону визначається ступенем відповідності пропускної здатності суміжних наземних шляхів і пропускної здатності вантажних терміналів. При цьому варто розрізняти зовнішні і внутрішні фактори реалізації фактичного потенціалу.

До зовнішнього відносяться дії інституціональних організацій країни і конкурентних стратегій іноземних учасників ринку. Серед внутрішніх факторів виділяються, по-перше, рівень організації керування використанням переваг територіального розміщення транспортних комплексів, по-друге, границі реалізації стратегії лідерства за рівнем середніх витрат [9].

Транспортно-транзитний потенціал приморських регіонів України характеризується складною виробничою й організаційною структурою. В основі виробничої структури лежать капітальні об'єкти різної форми власності і розпорядження. При цьому особливе місце займає географічна і національна складові єдиного технологічно-

го комплексу.

Завдяки цьому формуються економічні, правові й організаційні аспекти керування функціонуванням і формуванням результатів функціональної діяльності основних складових ТТП.

Приморські регіони найбільш привабливі для розвитку транзиту, тому що величезна кількість транзитних вантажів перевозиться морем. У структурі перевалки через основні порти Одеського регіону (Одеса, Іллічівськ, Южний) транзит складає більше 30% (рис. 4). Розвиток транзитних перевезень сприяє економічному росту регіону, створенню додаткових робочих місць, забезпечує ріст податкових і інших платежів у бюджеті національного і регіонального рівнів.

Основні причини, що стримують розвиток транспортно-транзитного потенціалу приморських України полягають у наступному:

- бюрократичні перепони при оформленні транзитних вантажів;
- брак сучасного інформаційного обслуговування транзитних вантажів;
- неефективність митно-тарифної політики та висока вартість послуг;
- низька швидкість та якість доставки транзитних вантажів;
- низька якість автодоріг, залізничного полотна, дорожня інфраструктура;
- відсутність сучасних транспортно-логістических центрів, що сприяють вільному просуванню товарів та оптимізації витрат на їх доставку;
- відсутність державної програми та стратегій, щодо залучення транзитних вантажопотоків в приморські регіони України.

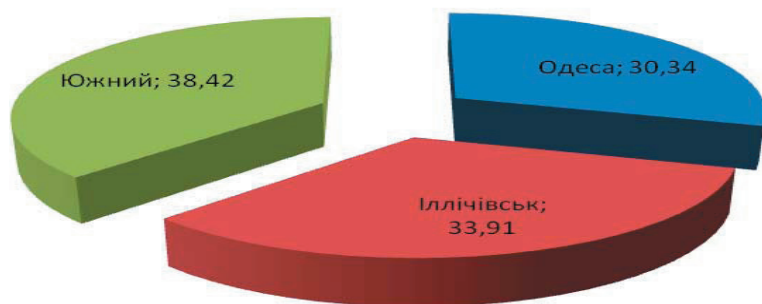


Рис. 4. Частка транзиту в структурі вантажообігу портів Одеської області, % (2012 рік)

Основним напрямком підвищення транзитного потенціалу приморських регіонів України повинно стати - перехід до малоопераційних технологій, що зберігають ресурси і захищають природне середовище. Це в свою чергу обумовлює необхідність розвитку мультимодальних транспортних технологій, заснованих на скороченні часу транспортування та обслуговування основних видів вантажів, розробки єдиних правил та показників для усіх видів транспорту і клієнтури.

Основними інструментами стимулюванню розвитку ТТП Приморських регіонів повинно стати [10]:

- підвищення провізної, пропускну здатності об'єктів транспорту;
- зростання інтенсивності обробки вантажних і транспортних потоків, скорочення часу стоянки транспортних засобів;
- підвищення надійності роботи транспорту та його безпеки;
- одержання додаткових надходжень від перевізної та інших, пов'язаними з нею видів діяльності;
- зниження забруднення навколишнього середовища за рахунок переорієнтації на екологічні види транспорту та контейнерний спосіб доставки.

Як основу розвитку ТТП Приморських регіонів необхідно розглядати не окремі транспортні засоби та окремі види транспорту, але весь мультимодальний комплекс доставки вантажів у структурі транспортного обслуговування на основі логістики чи кластерних принципів [9].

У зв'язку з тим, що доступні ресурси приморського регіону, насамперед, акваторії і глибини як правило, нижче нормативної потреби для конкурентного позиціонування, підвищується роль прогресивних технологій і менеджменту організації транспортного обслуговування.

Фактори зростання транспортної складової в результатах виробництва викликають необхідність розвитку мультимодальних транспортних технологій відповідно до задач скорочення часу транспортування основних видів вантажів.

Прогресивність техніки, як найважливіший інструмент переваг організації транзитних вантажопотоків, ґрунтується на зростанні маси і вартості машин більш повільними темпами, ніж збільшення інтенсивності обробки вантажопотоків. Формування мультимодальних технологій повинне здійснюватися за рахунок пропорційності фондів споживання і нагромадження; росту продуктивності; оптималь-

ності часу доставки вантажів і обробки транспортних засобів.

Залежність прискорення доставки вантажів від спільних зусиль визначає необхідність розробки єдиних правил, показників і економічного стимулювання для усіх видів транспорту і клієнтури.

Підприємства, що утворюють інтегровані транспортні комплекси, працюють в іншому режимі, ніж у звичайному стані. Економічна відмінність - висока продуктивність. Інтенсивна обробка вантажних потоків формує сполучений ефект, що істотно перевищує підприємницькі

результати флоту, порту і наземних транспортних підприємств. Тому при проектуванні інвестиційних потоків необхідно враховувати повні результати і відповідні витрати.

Розвиток транспортно-транзитного потенціалу повинен враховувати формування окремих складових сукупного економічного ефекту:

- прямий комерційний ефект власників виробничого потенціалу чи капітальних активів;
- внесистемний (споживчий) ефект оптимізації параметрів транспортного обслуговування вантажовласників;
- синергетичний результат раціональної взаємодії і збалансованості розвитку суміжних потужностей різноманітних підприємств транспорту;
- макроекономічний ефект оптимізації інвестиційних, грошових потоків і раціоналізації техногенного навантаження на природне середовище.

Ці складові кінцевого результату, а також інвестиційного потоку визначають першочергові задачі організаційно-економічного забезпечення проектів концентрації ТТП в приморських регіонах України.

Структура механізму організаційно-методичного забезпечення керування ТТП обумовлена сукупністю виробничо-економічних результатів, що при цьому можуть бути досягнуті. Серед них особливу увагу варто зосередити на:

- підвищення провізної, пропускну здатності об'єктів морського транспорту, зростання інтенсивності обробки вантажних і транспортних потоків, скорочення часу стоянки суден та інших видів транспорту;
- підвищення надійності роботи флоту і причальних споруджень та безпеки мореплавання;
- одержання додаткових надходжень від перевізної і стивідорної діяльності;
- зниження забруднення навколишнього середовища.

## 6. Висновки

Подальший розвиток України як транзитної держави та підвищення транспортно-транзитного потенціалу її приморських регіонів можливе завдяки впровадженню ефективних економічних механізмів а саме [3, 4, 6]:

- 1) підвищення якості організації транзитних перевезень до рівня, що відповідає європейському стандарту якості ISO;

2) широке впровадження нових інформаційних технологій та принципів логістики в організацію транспортного і транспортно-експедиторського обслуговування міжнародного транзиту;

3) розвиток змішаних (комбінованих) перевезень;

4) розробка і впровадження на основних напрямках транзитних перевезень комплексних транспортно-технологічних систем пропуску вантажопотоків з забезпеченням взаємодії усіх видів транспорту, терміналів, пунктів пропуску вантажів через державний кордон України на основі узгоджених графіків руху, режимів роботи, технологій перевезень, переробки і контролю вантажів;

5) розробка єдиної інформаційної мережі, систем зв'язку і передачі даних для усіх учасників процесу доставки транзитних вантажів;

6) удосконалення системи транспортно-експедиторського обслуговування транзитних перевезень;

7) розширення мережі логістических товаророзподільчих центрів;

Все це сприятиме розвитку транспортно-транзитного потенціалу приморських регіонів країни та створенню відповідного світовому досвіду конкурентного середовища на ринку транспортних послуг щодо гарантування якісної доставки транзитних вантажів територією України.

---

### Література

1. Конкуреноспроможність та сталий розвиток морського господарського комплексу України [Текст]: монографія / За заг. ред. Котлубая О. М. - Одеса: ІПРЕД НАН України, 2011. - 427 с.
2. Ткаченко Н.Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/knp/143/knp143\\_59-64.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/knp/143/knp143_59-64.pdf). - 10.05.2013 г. – Загл. с екрана.
3. Киселев В.В. Транзитный потенциал Украины: проблемы и перспективы. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/vkhnu/Екоп/851/09kvvupr.pdf>. - 14.05.2013 г. – Загл. с екрана.
4. Винников В. В. Экономика морского транспорта [Текст]: учебное пособие /В. В. Винников. – Одесса: Феникс, 2011, - 947 с.
5. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве [Текст]: монографія / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – Одесса: Феникс; М.: Транслит, 2006. – 360 с.
6. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса [Текст]: монографія / Н. Т. Примачев. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2009. – 287 с.
7. Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках [Текст]: Закон України // Відомості Верховної ради (ВВР), 2002, №24, с.166.
8. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/en/Docs/rmt2011\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf). - 10.05.2013 г. – Загл. с екрана.
9. Nikolay Primachev, Vera Baryshnikova. Principles of development of the transport- transit potential of the primorskiy region (принципы развития транспортно-транзитного потенциала приморского региона) [Текст]:// Економічні інновації. Випуск 50. Економіка, організація й управління основною експлуатаційною діяльністю транспортного комплексу. – Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2012. – С. 64-73.
10. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави [Текст]: аналітична доповідь / А.О. Филипенко, В. В. Баришнікова, К. В. Степанова. – Одеса : Феникс, 2012. – 152 с.