

Ткаченко Н.Ю.

## КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

Вопросы реализации и развития транзитного потенциала Украины заслуживают особого внимания. Украина – транзитное государство, ее географическое положение на евразийском пространстве является уникальным, а мощный транспортный комплекс позволяет обеспечивать возрастающие сегодня транспортные потоки грузов в направлениях Европа-Азия и Балтика-Черное море. Вместе с тем в регионе появляется все больше проектов организации транзитных схем в обход Украины. Это обусловлено, прежде всего, сложными геополитическими причинами, но и факторы экономической и производственно-технологической целесообразности также имеют место. Транспортно-дорожный комплекс страны значительно устарел, не соответствует мировым и европейским стандартам, что обуславливает высокий уровень затрат, потери и порчи грузов, низкий уровень безопасности перевозок и т.д. Это не может быть обеспечено геополитически, а требует внутренних преобразований в области дорожного хозяйства, систем транспортировки, инфраструктуры транспортных терминалов, системы организации и управления, безопасности. Только после того, как транспортный комплекс страны будет выведен на должный уровень технико-экономических показателей, можно будет широко оперировать геополитическими инструментами. Ввиду скопления множества проблем в сфере транзита грузов стратегия развития транзитного потенциала Украины должна быть существенно усовершенствована.

Любые изменения в производственно-экономических системах требуют концептуального обеспечения, которое дает исходную базу для разработки механизмов управления процессом преобразований. Концепция важна в плане осознания проблем и недостатков, отбора вариантов их решения и устранения. В этой связи исходным этапом совершенствования стратегии развития транзитного потенциала выступает разработка концептуальных основ.

При разработке предложений были учтены результаты исследований ведущих отечественных и зарубежных ученых в данной области, среди которых: О. Чернега, В. Белозубенко, А. Расторгуев [1], С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук [2], Т. Блудова [3], Е. Жуков [4], Г. Недокушева [5], М. Макаренко, М. Цветов [6] и др. Учтены и существующие программные документы транспортной политики Украины, а именно: Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года [7], Комплексная программа утверждения Украины как транзитного государства в 2002-2010 годах [8] и др. На основе проведенного анализа выявлены основные концептуальные наработки по развитию транзитного потенциала. Вместе с тем явно необходимы новые предложения. Цель настоящей работы: на концептуальном уровне предложить новые элементы и направления действий в рамках стратегии развития транзитного потенциала Украины, которые должны расширить задачи проводимой государственной политики.

Транзитным потенциалом обладает большое количество стран, однако по объективным причинам в этом могут наблюдаться значительные страновые различия. В широком смысле под транзитным государством понимается страна, по территории которой выполняются легитимные транзитные перевозки с прямым или косвенным ее участием. Функционирование и развитие транспортной системы транзитного государства имеет свою специфику: во-первых, она вовлекается в процесс интернационализации и, во-вторых, транзит выступает фактором ее эффективности и трансформации. Развитие транзита органически связано с углублением общественного разделения труда, в том числе на международном уровне. Уровень развития транзитной системы влияет на результаты процессов воспроизводства, уровень конкурентоспособности экономики, определяя темпы и пропорции развития национальной экономики, выступая фактором экономического обмена и распределения.

Современный транзитный потенциал охватывает различные виды транспортных средств, технологий перевозок и систем управления грузовыми потоками. Определить роль каждого вида транзита, особенно в долгосрочной перспективе, затруднительно, поэтому структура транзитного потенциала формируется эволюционно-трансформационным путем. Реализация транзитного потенциала тесно связана с функционированием международных транспортных коридоров. Зачастую именно они, представляя собой «узловые» инфраструктурные образования, выступают основным механизмом транзитных перевозок. При определении сущности транзитного потенциала необходимо учитывать разновидности транзита (рис. 1).

Одним из важнейших свойств транзитного потенциала является его диверсифицированность, которая коррелирует с уровнем развития транспорта как отрасли хозяйствования. На современном этапе высокий уровень развития транспортной системы предполагает относительно равное развитие всех видов транспорта (если на это есть объективные географические предпосылки).

Анализ источников [1-7] позволяет установить, что ввиду многофакторности использования транзитного потенциала необходимо выделять несколько парадигм его эффективной реализации. Парадигма как исходная как исходная концептуальная схема, модель (метод) постановки проблем и их решения, господствующая в определенных условиях, позволит выделить ключевые факторы реализации транзитного потенциала. Какая-либо парадигма формируется путем утирования, отсекая определенные сферы информации, что позволяет сосредоточить внимание на значимости и характере влияния определенной группы факторов и явлений. На основе развития парадигм существует возможность существенно усовершенствовать транзитный потенциал и систему его управления. Прежде всего, это связано с разработкой экономико-математических моделей, описывающих различные стороны реализации транзитного потенциала соответ-

ственно кругу поставленных задач.

Классификация транзита и транзитных перевозок	По видам транспорта: 1) наземный (автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, линии электропередач); 2) водный (морской и речной); 3) воздушный (все средства воздухоплавания); 4) комбинированный
	По предмету транзита (важнейшие виды): 1) углеводороды (по видам энергетических ресурсов: нефтяной и газовый); 2) промышленная продукция (по видам); 3) сельскохозяйственная продукция (по видам); 4) электроэнергия
	По сезонности (периодичности): 1) сезонный (периодический); 2) постоянный
	По характеру систем транзита: 1) локальный, сосредоточенный по установленным сетям (коридорам); 2) дисперсный, разбросанный
	По характеру дохода: 1) с прямым доходом (в виде платежей за транзит); 2) с косвенным доходом (дополнительные доходы, связанные с прохождением груза через территорию); 3) со смешанным доходом (сочетание двух предыдущих вариантов)
	По особенностям регулирования: 1) регулируемый страной в одностороннем порядке; 2) регулируемый на дву- или многосторонней основе
	По формам собственности транспортных средств и коммуникаций: 1) государственные перевозки; 2) частные перевозки; 3) с участием и частной, и государственной собственности (смешанные)
	По номенклатуре товаров: 1) гомогенные товары (однопродуктовый); 2) гетерогенные товары (многопродуктовый)
	По типу используемых транспортных коммуникаций: 1) относящийся к массовым коммуникациям; 2) относящийся к специальным коммуникациям
	По участию различных видов транспорта: 1) прямой (один вид); 2) смешанный (несколько видов в различных сочетаниях)
	По способу транспортировки грузов: 1) единый (контейнерный); 2) комбинированный
	По специфике движения одного вида транспорта (через территорию страны): 1) сквозной; 2) с перегрузками (перевалками)
	По необходимости размещения грузов на таможенном складе: 1) прямой (без размещения); 2) непрямой (с размещением)

**Рис. 1.** Классификация видов транзита и транзитных перевозок

Основные парадигмы эффективной реализации транзитного потенциала представлены в табл. 1.

Сложности процесса управления транзитом обуславливают необходимость выделять несколько функциональных систем – транспортной, транзитной и транспортно-таможенной. Последняя представляет собой комплекс структур, выполняющих транспортные перевозки, а также структур, обеспечивающих переход грузов через границу (таможенные службы, погранично-пропускные пункты и соответствующая инфраструктура). Реализация транзитного потенциала связана с нормальной работой всех этих систем, так как в рамках каждой из них решается определенный набор задач.

Украина, выступая важным звеном в организации транзитных схем на евразийском пространстве, принимает активное участие в создании и развитии международных транспортных коридоров. Это существенно влияет на уровень реализации и параметры развития транзитного ее потенциала, включение страны в международное экономическое и транспортное пространство. В контексте активизации международных интеграционных процессов на различных уровнях, в различных областях и формах отмечается углубление интеграции национальных транспортных систем. Это приводит к образованию международных транспортных пространств, которые понимаются как территориальная область, в рамках которой действуют унифицированные и гармонизированные институты, регулирующие деятельность и отношения, связанные с выполнением транспортных перевозок на международном уровне. С точки зрения межстрановых взаимодействий выделяют также международные транспортные сообщества, связанные с образованием общности стран транспортных пространств и предполагающие сравнительно высокий уровень развития международного сотрудничества. Транспортное пространство базируется на формировании общей институциональной сре-

ды, что повышает устойчивость взаимодействия стран. В этом контексте развитие транзитного потенциала получает толчок за счет совместного между странами решения экономических, организационных, правовых, технологических, логистических, экологических и других задач. Важны также географические аспекты образования транспортных пространств, которые пересекаются с векторами внешнеэкономической политики и, особенно, с векторами интеграционных процессов на уровне национальных экономик. Развитие транспортной системы Украины невозможно рассматривать в отрыве от процесса экономической интеграции в рамках ЕС, СНГ, ОЧЭС (Организации Черноморского экономического сообщества), ГУАМ и других группировок. Украина принимает участие в формировании транспортных пространств разных уровней, что влияет на развитие ее транзитного потенциала. Особое значение имеет взаимодействие с другими транзитными государствами, обеспечивающими одни и те же международные потоки грузов (Польша, Чехия, Словакия, Молдова и т.д.). Между такими странами могут возникать международные транзитные пространства, под которыми необходимо понимать территорию нескольких государств, по которой проходят транзитные маршруты (магистральные) грузовых перевозок, функционирование которых основано на институциональной, экономической, информационной и технологической интеграции их транспортных систем, а также общих для этих стран принципах организации и правового обеспечения транзита, согласовании политики в области развития транспортной инфраструктуры и унификации различных стандартов работы транспорта. Транзитное пространство стран отличается согласованностью интересов в области использования транзитного потенциала, взаимной заинтересованностью и общностью, единой нацеленностью их политик.

**Таблица 1.** Основные парадигмы эффективной реализации транзитного потенциала

Парадигма	Ключевые факторы/направления/объект внимания
Структурная	Характеризуются структурные пропорции развития различных видов транспорта, их соответствие структурным особенностям потребностей в транзитных услугах и конкурирующих транзитных схем; сочетание структурных особенностей развития транспорта и реализации транзитного потенциала
Технологическая	Уровень используемых технологий, соответствие (сходимость) технологий участников, параметры технологического прогресса, масштабы технологических изменений
Техническая	Техническое состояние, пропускная способность (мощность) средств транспортирования и инфраструктурных объектов, уровень инфраструктурного обеспечения, снабжение энергией, технические схемы транзитных перевозок, технический ресурс транспорта
Информационная	Информационное обеспечение, информационный обмен, информационные системы, характер взаимодействия участников
Рыночная	Спрос на транзитные услуги, конъюнктура рынков товаров и услуг, альтернативные схемы транзита, капитализация рынка, перспективы рынка
Политическая	Политическая стабильность и договоренности, соблюдение обязательств, политическая «воля», эффективность государственной политики, политические противоречия
Правовая	Правовое регулирование, распространение и противоречивость правовых норм, международные правовые режимы, правовая дисциплина, расширение и развитие правовой базы (национальной и международной), совершенствование нормативно-правового регулирования
Управленческая (организационная)	Эффективность управления мощностями и ресурсами, механизмы управления, совершенствование систем управления, объекты управления (элементы транзитного потенциала, обеспечивающие системы), управляемость, проблемы управления
Конкурентоспособности (целесообразности)	Национальная конкурентоспособность, конкурентоспособность транспортной системы, конкурентоспособность транзитного сектора, конкурентные преимущества, устойчивость рынка, характер конкуренции, монополизация рынка
Ресурсная	Обеспеченность ресурсами, ресурсный потенциал, эффективность управления ресурсами, диверсификация ресурсов и ресурсная независимость
Ценовая	Уровень цен, сочетание уровней цен на ресурсы, транзитные товары и транзитные услуги, согласованность тенденций, уровень эффективности перевозок, динамика цен и согласованность изменений
Региональная	Количество региональных соглашений и региональных проектов, объемы международного финансирования проектов, объем региональных перевозок

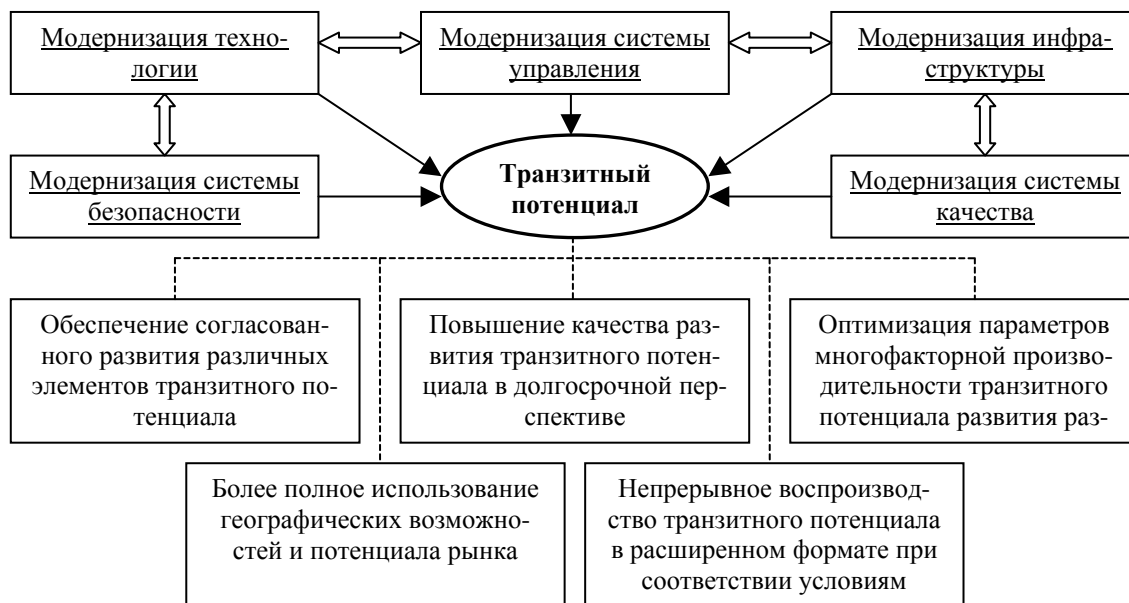
Ввиду специфики транзита следует выделять понятие международный транзитный коридор, под которым следует понимать концентрированное направление транзитных грузопотоков, обеспечиваемых различными видами транспорта и совокупностью объектов транспортной инфраструктуры, формирующих в совокупности полигон работы транспорта (одной или нескольких стран), функциональные и технологические линии транспортных коммуникаций транзитного характера и имеющие международное значение.

На современном этапе Украина имеет благоприятные перспективы усиления позиций как транзитного государства. Транзитность страны может стать еще более важным фактором ее экономического развития, укрепления геоэкономических и геополитических позиций на мировой арене. В свете последних событий вопросы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины резко актуализировались. Континентальный рынок транспортно-транзитных услуг и его региональные сегменты активно трансформируются. Это приводит к усложнению проблем реализации транзитного потенциала, что требует дополнения некоторых принципиальных позиций транспортной стратегии. Исходя из систематизированных теоретических и эмпирических данных следует выделить такие целевые доминанты разрабатываемой стра-

**КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ**

тегии: обеспечение высокого уровня функционирования транспортного комплекса; формирование конкурентоспособного технико-экономического уровня транзитных перевозок (на основе международных соглашений и стандартов); повышение экономической эффективности транзитного сектора; соблюдение требований национальной безопасности, защита национальных интересов и экономической независимости страны.

Направленность перечисленных требований, а также анализ сложившихся проблем реализации транзитного потенциала, приводит к необходимости расширения и интенсификации процессов модернизации материально-технической базы национальной транспортной системы. Процесс должен охватывать не только производственные, но и вспомогательные и обеспечивающие «звенья», то есть весь хозяйственный механизм и уклад работы транспорта. На концептуальном уровне предлагается выделить универсальную модель «Пяти модернизаций», включающая «узловые» направления изменений (рис. 2).



**Рис. 2.** Модель «Пяти модернизаций» транзитного потенциала Украины

Представляется, что ориентирами в проведении модернизации должны стать европейские и мировые стандарты по различным моментам выполнения транзитных перевозок. Охарактеризуем каждое из представленных направлений.

– *модернизация технологий* – охватывает вопросы повышения технологического уровня транзитных перевозок и работы всей транспортно-транзитной системы за счет внедрения передовых технологий. Особое место должно уделяться внедрению информационных технологий. Принципиальными вопросами являются технологическая унификация работы элементов системы, согласование технологических параметров работы со странами партнерами;

– *модернизация системы управления* – должны быть устранены «слабые места» в системе управления, улучшена организация процесса перевозок и процесса управления для удовлетворения требованиям рынка. Совершенствование управленческих и организационных структур должно базироваться на новых принципах эффективности управленческого процесса, на экономии и результативном использовании ресурсов, оптимизации механизмов управления в плане гибкости, точности воздействия и т.д.;

– *модернизация инфраструктуры* – в области транзитных перевозок может быть задействована инфраструктура различных типов, каждый из которых имеет свою специфику в плане набора услуг, ориентации на разные сегменты рынка, модели развития, достижения конкурентоспособного уровня;

– *модернизация системы безопасности* – требования безопасности на современном этапе выступают приоритетом при выполнении транзитных перевозок, вводят ряд новых критериев эффективности работы транспорта. Необходимо учитывать различные уровни, сферы и направления обеспечения безопасности перевозок, также имеющие свои особенности. Важно расширить работу с потребителями услуг и углублять международное сотрудничество;

– *модернизация системы качества* – качество транзитных услуг выступает важнейшим фактором получения конкурентных преимуществ, поэтому модернизация должна носить опережающий характер на основе «прорывных» проектов. Повышение качества услуг должно носить всеобщий характер, охватывать стратегические перспективы транзитного потенциала. Механизмы повышения качества должны быть построены на основе имплементации мировых достижений (ISO), повышении уровня информатизации и автоматизации.

По указанным направлениям необходимо провести глубокие преобразования для достижения необходимого уровня функциональности и эффективности транзитного потенциала. Модернизация на транспорте должна быть увязана с релевантными процессами в смежных отраслях, что существенно увеличит потенци-

ал самой модернизации и сформирует опыт управления ею.

Прежде всего, модернизация должна затронуть инфраструктуру системы международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины. Поэтому она может быть осуществлена в рамках международных проектов и программ с привлечением инвестиционных и других ресурсов из международного пространства. Как уже отмечалась, модернизация транзитного потенциала должна быть обеспечена административно и политически (на пересечении транспортной и внешнеэкономической политики). Это предполагает введение общих (единых) критериев оценки их эффективности (в сфере транзита).

«Стержневой» проблемой развития транзитного потенциала Украины представляется дефицит инвестиционных ресурсов. Для увеличения объемов финансирования отрасли основной задачей остается диверсификация источников инвестиционных ресурсов, направляемых на совершенствование материально-технической базы и инфраструктурных элементов. В этой связи должно развиваться государственно-частное партнерство (концессии, делегированное управление, совместные предприятия, корпоратизация, государственные контракты). Основными принципами его активизации являются: равноправие и ответственность сторон; прозрачность и легитимность; учет интересов; селективность в выборе направлений и проектов и пр. Для дополнительного стимулирования бизнеса может использоваться механизм субсидирования процентной ставки по банковским кредитам из бюджетных средств. Также принципиальным вопросом выступают государственные гарантии частных инвестиций. Система предоставления государственных гарантий должна быть максимально диверсифицирована с использованием всех возможных методов.

При разработке государственных целевых программ по развитию транзитного потенциала цели должны быть объединены в иерархическую систему, увязанную с геополитическими и геоэкономическими задачами, целями экономического развития страны. Цели должны быть реалистичными, но в то же время быть в достаточной степени амбициозными. Естественно, целевые ориентиры программы могут изменяться (особенно цели нижних уровней иерархии), поэтому механизм их корректировки добавит гибкости в планировании. В то же время для установления целей важен выбор и систематизация приоритетов, распределение их и закрепление последовательности по сферам и этапам развития транзитного потенциала. На базе целей выстраиваются другие элементы государственных программ: 1) комплекс взаимосвязанных задач; 2) элементы планирования с закреплением сроков и источников необходимых ресурсов, распределением ответственности; 3) комплекс сфокусированных и скоординированных мер и мероприятий экономического, социального, организационного, научно-технологического характера; 4) комплекс показателей и индикаторов, предназначенных для контроля за реализацией программы. Важно учитывать, что государственные программы развития транзитного потенциала должны разрабатываться в институциональном (является первичным) и нормативно-технократическом проектах. Каждый из них раскрывает принципиально важные позиции в разных аспектах: институциональный оценивает интересы всех участников программы, ее влияние на разные заинтересованные группы; нормативно-технократический является органичным дополнением институционального и сосредотачивает внимание на проведении модульных расчетов по разным направлениям действий.

Особое внимание в стратегии должно быть уделено внешней политике, так как именно на международном уровне формируются предпосылки целесообразности, необходимости и эффективности процесса модернизации транзитного потенциала. В этом плане необходимо повысить результативность международного сотрудничества на всех уровнях детализации. Необходимо учитывать, что сотрудничество в сфере инфраструктуры имеет большой интеграционный потенциал, содействует широкомасштабной интеграции экономических систем.

Реализация транзитного потенциала Украины является многовекторной, ориентируется на разные экономические пространства. Поэтому, чтобы охватить все имеющиеся возможности, необходимо обеспечить сочетание и согласование разных векторов географической направленности в области интересов и преимуществ. Географическая направленность транзитного потенциала определит и политические, и экономические ориентиры. Поэтому многовекторность формирует определит принципиально новые условия в обеспечении синергизма международных транспортных пространств.

Сложности согласования различных географических векторов использования транзитного потенциала возникают в политическом плане, а также в сфере управления (оптимизация географии транспорта и транзитного потенциала; вопросы реформирования транспорта и инфраструктуры; определение направлений развития транзитного потенциала; организация схем перевозок и взаимодействия). Все это объективно требует совершенствования механизмов управления развитием транзитного потенциала. На это предполагается направить дальнейшие исследования в данной области.

### Источники и литература

1. Чернега О.Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины /О.Б. Чернега, В.С. Белозубенко, А.С. Расторгуев// Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економ. науки. Т. 3. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – №3. – С. 101-106.
2. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП /С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук // Экономика Украины. – 2005. – №3. – С. 4-19.
3. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие «транзитный потенциал страны» /Т. Блудова// Экономика Украины. – 2006. – №10. – С. 73-78.
4. Жуков Е. Концептуальные научные основы государственной транспортной политики /Е. Жуков// Международная экономика. – 2006. – №1. – С. 66-76.
5. Недокушева Г. Роль транспорта в развитии внешнеэкономических связей России /Г. Недокушева// Между-

- народная экономика. – 2005. – №9. – С. 82-88.
6. Макаренко М. Транспортний сектор економіки України: тенденції та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цветов// Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27.
  7. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // [www.mtu.ua](http://www.mtu.ua).
  8. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // [www.mtu.ua](http://www.mtu.ua).