

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Ільченко С. В.

У статті поданий аналіз транзитного потенціалу та сформовані прогнозні оцінки розвитку транзитних вантажних перевезень, розраховані з урахуванням економічних процесів у країнах СНД, європейських країнах і країнах Азії. Визначені основні проблеми та першочергові заходи на шляху розвитку транзитного потенціалу.

Постанова проблеми. Транзитний потенціал країни складається під впливом великої кількості різноманітних факторів, які до того ж є надзвичайно мінливими і важко піддаються прогнозним оцінкам. Одночасно, слід додати, що самі по собі вантажопотоки, а власно кажучи експортери й імпортери прагнуть до стабільності і віддають їй перевагу навіть при певній різниці в ціні транспортування. Звісно, що головним з факторів транзитності країни є її вигідне геополітичне розташування, яке оцінюється через тяжіння певної кількості інших держав та територій до перевезень через зазначену країну своїх зовнішньо-торгівельних вантажів. І з цього приводу Україна має відповідні переваги, які однак слід розглядати тільки як свого роду необхідні умови, практична реалізація яких може бути досягнута тільки за наявності інших, більш суттєвих обставин.

Україна за своїм транзитним потенціалом посідає одне з перших місць у Європі. Це визначає необхідність вироблення та проведення державою ефективної транспортної політики. Провідну роль у ній мають відігравати прискорений розвиток транспортної інфраструктури, створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів, їх інтегрування у транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів

На сьогодні не завершено створення правової бази транспорту, адекватної ринковим умовам. Економічні і адміністративні механізми не завжди враховують як регіональну специфіку транспортної діяльності так і ринкові умови. У різних регіонах окремі види транспортної діяльності мають низьку економічну ефективність, непривабливі як сфера інвестицій і підприємництва. Багато транспортних підприємств, що відносяться до державного і муніципального секторів, погано пристосовано до ефективного функціонування в ринкових умовах.

Аналіз досліджень і публікацій. Питання стану та розвитку транзитного потенціалу України багато років хвилюють працівників транспортної галузі, провідних науковців та фахівців суміжних галузей як в нашій державі, так і за її кордоном.

Питання оцінки транзитного потенціалу України й впливу транспортної інфраструктури на конкурентне положення товарів на світових ринках, проблемами конкурентного позиціонування національних транспортних комплексів та окремих підприємств за критерієм функціональної та фінансової стійкості розглядалися в трудах Б.В.Буркинського, О.М.Котлубая, В.М.Степанова, М.Т.Примачова, В.І.Чекаловця та інші науковців.

Виклад основного матеріалу дослідження. До теперішнього часу на транспорті не завершені структурні перетворення. Значною мірою збереглися організаційні структури і економічні механізми, властиві плановій економіці. У найважливішому транспортному секторі - залізничному ринкові реформи знаходяться на початковому етапі. Присутність держави у сфері транспортного бізнесу і державне регулювання окремих видів транспортної діяльності в окремих сферах і регіонах надмірні, а в інших носять недостатній характер.

Транзитні товарні потоки, що ідуть через територію України, пов'язані з товарообміном країн СНД із європейськими державами, а також із країнами Близького і Середнього Сходу, країнами Африки й Америки. Крім того, хоча й у менших обсягах, транзитні потоки формуються за рахунок прямування товарних потоків з країн Європи в країни Азіатського континенту й у зворотному напрямку. Аналіз впливу безпосередньо вантажної бази суміжних країн СНД на транзитний потенціал транспортної системи України виділяє два основних фактори, які певною мірою будуть формувати динаміку транзитних вантажопотоків на найближчу перспективу - 7-10 років. Це фактор тарифного протекціонізму з боку країн - партнерів по товарообміну (хоча Росія і згладжує залізничні тарифи у напрямках своїх портів та пунктів перетину кордонів, цей фактор буде ще зберігатися на зазначений термін) та фактор модернізації, розширення, спеціалізації та будівництва нових (Тамань) чорноморських портів сусідніх держав. Сучасні товарні потоки між країнами СНД і європейськими державами пов'язані, у першу чергу, з російським експортом та імпортом. Близько 84% загального обсягу транзитних потоків по залізницях України проходять із Росії та в Росію в прямому залізничному й у змішаному залізнично-морському сполученні. Обсяги загального транзиту залізничним транспортом у ретроспективному періоду склали приблизно 125 - 130 млн.т, із них трохи менше половини - у напрямку до морських портів України і з морських портів - у напрямку до Росії.

З інших країн СНД основні обсяги транзитних потоків залізничним транспортом зв'язані з потоками з Білорусії, Казахстану, Туркменістану й Узбекистану в європейські країни й у зворотному напрямку, що складає близько 1,5 млн.т.

Транзитні потоки пов'язані також, в основному, з проходженням вантажів з Росії до західного кордону України (через Львівську залізницю) і до морських портів України. Це в основному потоки металів, вугілля, хімічних та інших вантажів.

Зроблено прогноз транзитних вантажних перевезень залізничним транспортом, розрахований з урахуванням економічних процесів у країнах СНД, у європейських країнах і країнах Азії. Було враховано, що розвиток економіки Росії, пов'язаний випереджаючими темпами розвитку портових потужностей понад темпами розвитку інших галузей, за умови зберігання і відновлення потужностей паливно-енергетичного, металургійного, хімічного, агропромислового, будівельного і лісотехнічного комплексів. Очікувані високі темпи зростання економіки Казахстану, Азербайджану, Туркменії, Узбекистану будуть сприяти зростанню обсягів транзитних перевезень.

Крім того, враховувалося зростання товарообмінних операцій між країнами Європи і країнами Азії. Зі значних обсягів товарних потоків між цими регіонами деяка частина може йти з використанням міжнародних залізничних коридорів України. З цією метою передбачено використання напрямків міжнародної трансазіатської залізничної магістралі, а також Транссибу, з залізничними виходами на українські міжнародні транспортні коридори. Використання цих міжнародних залізниць забезпечує зменшення в 1,6-2,9 рази відстані доставки і зниження від 1,8 до 2 разів термінів доставки вантажів у напрямку Європа - Азія.

Обсяги перспективних перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України, з урахуванням наведеного вище, після падіння у 2009-2010 рр. к 2015 р. зростуть у порівнянні з 2002 р. приблизно на 85 – 90 % і будуть складати 85-90 млн. т., приріст обсягів транзитних потоків буде досягнутий в основному за рахунок перевезення контейнерів, а також, починаючи з 2012 р. вугілля, нафти і нафтопродуктів неросійського походження.

Сьогоднішня ситуація східна з тією, що склалася у 90-х роках, але наслідки її будуть набагато складніші і гірші, оскільки системною кризою охоплена вся світова економіка і вихід з кризи залежить вже не від ситуації в Україні. Тому при розробці прогнозу враховується стан економіки і перспективи виходу з кризи держав - транзитерів вантажів територією України та споживачів експортної продукції вітчизняних товаровиробників. Прогноз розвитку показників роботи транспорту базується на оцінці роботи транспортно-дорожнього комплексу за період

2002 - 2007 рр. з урахуванням спаду економіки починаючи з другої половини 2008 р. Прогноз виконано у варіанті, що найбільше очікується і на підставі математичного очікування тенденцій, що склалися у базовий період, зрушень які мали місце у світовій економіці, прогнозних термінів виходу із світової кризи та наслідків по переорієнтації транзитних вантажопотоків на портову систему Росії.

У 2001-2002 рр. зафіксовано стабілізацію показників перевезень, що намітилась у 2000 р. Робота підприємств транспорту у подальшому була спрямована в напрямку нарощення обсягів перевезень вантажів та пасажирів, покращення рівня обслуговування споживача з метою приведення транспортної системи України до європейського рівня. У зазначений період проводилася технічна та технологічна модернізація транспорту, оновлення транспортної інфраструктури та налагодження функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

У даний час пропускні спроможності транспортної системи в цілому здатні переробляти вантажопотоки в 3-4 рази більш ніж існуючі. Однак темпи зростання вантажних перевезень прямо залежать від розвитку матеріального виробництва. В подальшому очікується приріст обсягів відправлення вантажів по всіх видах транспорту. Останнім часом нарощуються міжобласні та транскордонні перевезення, за рахунок чого прогнозується зростання темпів приросту обсягів перевезень у цілому. На залізничному транспорті після значного спаду у 2009 р. до 2015 р. не прогнозується значного зростання обсягів перевезень вантажів з щорічним темпом приросту у 1-2 % починаючи з 2012 р. При чому зростання показника відбуватиметься за рахунок подальшої електрифікації залізниць України, розбудови транспортних коридорів, створення сприятливих умов транспортування контейнерних вантажів із застосуванням оптимізаційних схем перевезень. Щорічний темп приросту показника у 2012-2013 рр. перебуватиме на рівні 5-6 % і збережеться до 2015 р. На річковому транспорті зростання обсягів перевезень, що відбувалося до 2008 р. призупиниться, у 2009 очікується 25-30 % спад перевезень сипучих вантажів та зростання, починаючи з другої половини 2009р. перевезень контейнерів у фідерному сполученні, перш за все з п. Констанца на порти Азовського моря України й Росії, починаючи приблизно з 10 тис. одиниць ДФЕ і до 60-70 тис. на кінець 2012 та 100 тис. од. ДФЕ на кінець 2015 р.

Загострення конкуренції обумовить збереження перевезень вантажів річковим та морським транспортом (відповідно на рівні 8 % - 10 %), що пов'язане з розвитком перевезень контейнерів у фідерному сполученні, перш за все внутрішніми водними шляхами та на Азовське й Каспійське моря. Причому робота портів Придунав'я та інших морських портів України залежатиме від розвитку необхідної інфраструктури в

регіоні та стабілізації проблеми розвитку п. Джурджулешти. Щорічні темпи зростання перевезень вантажів річковим транспортом, після спаду 2009-2010 р. складатимуть протягом всього прогнозного періоду 5-7 %, а морського – 2-3 %.

В подальшому очікується приріст обсягів відправлення вантажів по всіх видах транспорту. Останнім часом нарощуються міжобласні та транскордонні перевезення, за рахунок чого прогнозується зростання темпів приросту обсягів перевезень у цілому.

Висновки та пропозиції. Стратегічною метою розвитку країни є формування високоефективного транспортного комплексу, спроможного забезпечити раціональне використання переваг економіко-географічного розташування регіону, повністю задовольнити потреби регіональної виробничої та соціальної сфери у якісних транспортних послугах.

Реалізація мети потребує збільшення чисельності та підвищення технічного стану рухомого складу всіх видів транспорту, суттєвого поліпшення якості обслуговування, забезпечення економічності, комфортності та безпеки перевезення пасажирів і вантажів шляхом розвитку мережі дорожньо-транспортної системи, портового потенціалу переробки вантажів й т.ін.

Складні та масштабні завдання, пов'язані з модернізацією управління транспортними системами, дадуть можливість для більш тісного зв'язку з країнами Європейського союзу.

Зі всього вище згаданого відокремимо основні проблеми та першочергові заходи на шляху розвитку транзитного потенціалу:

- недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту та дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня поточним та перспективним вимогам;
- недостатня ефективність використання геополітичного положення держави та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;
- незадовільне фінансове становище підприємств, обтяжене платіжною кризою, невирішеність питання повної компенсації підприємствам утрат доходів, обумовлених існуючою практикою державного регулювання тарифів і виконанням пільгових перевезень пасажирів;
- відсутність належного бюджетного фінансування витрат галузі, коли таке передбачено законодавством;
- значні невиробничі витрати на утримання відомчих об'єктів соціальної сфери;

- вкрай низькі обсяги інвестицій у техніко-технологічну модернізацію та розвиток галузі, відсутність суттєвої державної підтримки в оновленні рухомого складу транспорту;
- недосконалість організаційної структури та системи управління;
- недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності галузі, повільне вирішення питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права.

Література:

1. Буркинський Б. В., Котлубай А. М. Україна в ВТО: проблеми и перспективи розвитку // *Економіка України*. Київ: Преса України 2009, Вип. 10 (567), С. 76-87;
2. Котлубай О. М. Україна в світовій морській торгівлі // *Економіческие инновации, сборник научных работ. ИПРЭИ НАН Украины – Одеса, 2009 – Вип. 39, С. 7-18;*
3. Бакаєв А. А., Пирожков С. И., Евенко В. Л., Бакаєв Л. А., Кутах Ю. Л. *Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование.* – К.: КУЭТТ, 2003. – 493 с.

Abstract

Пchenko S.V.

Modern progress trends of Ukraine transit potential.

In the article the analysis of transit potential is presented and the estimations of prognoses of development of transits freight transportations, expected taking into account economic processes in the countries of the CIS, European countries and countries of Asia, are formed. Basic problems and primary measures are certain on the way of transit potential development.