

# ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНІВ І ГАЛУЗЕВИХ КОМПЛЕКСІВ

УДК 330.35(339.168.6)

**О.В. Бойко**

кандидат економічних наук, доцент  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

*У статті досліджено процес реалізації транзитного потенціалу, який має Україна в сучасних умовах, проаналізовано динаміку і структуру транзитних перевезень. Визначено основні проблеми та перешкоди, які стоять на шляху підвищення транзитних можливостей України.*

**Ключові слова:** транзитний потенціал, експорт транспортних послуг, транспортно-транзитна інфраструктура.

### I. Вступ

Основною ознакою сучасного етапу розвитку світової економіки є посилення інтеграційних процесів, що об'єктивно приводить до поглиблення міжнародного розподілу праці та стрімкого розвитку міжнародної економічної кооперації. Наслідком цих процесів стає розширення виробничих зв'язків між суб'єктами господарювання різних країн світу незалежно від географічного розташування. В умовах збільшення транснаціональних товарних потоків максимальну вигоду від експорту транспортних послуг одержать ті країни, які зможуть залучити на свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік.

Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у євразійському напрямку розкриває великі перспективи щодо посилення її ролі як транзитної держави. Міждержавний транзит через українську територію – це значний економічний ресурс та вагома частина економічного потенціалу країни. Адже збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України не тільки є джерелом значних валютних надходжень до бюджету, можливостей створення додаткових робочих місць, а й вимагає від держави активної участі у спільних транспортно-інфраструктурних проєктах, потребує ущільнення міждержавної взаємодії, що в кінцевому підсумку позитивно впливає на соціально-економічне становище держави, її міжнародний імідж та сприяє підвищенню конкурентоспроможності. Більше того, транзит енергоносіїв є ключовим стратегічним активом країни, що використовується як важливий елемент міжнародного позиціонування країни.

Організаційно-економічні проблеми розвитку транспорту, які впливають на реалізацію транзитних можливостей країни, досліджували у своїх працях українські вчені О.О. Бакаєв, М.Н. Бідняк, В.І. Букін, А.І. Воркут, Ю.Л. Воробійов, В.Ф. Волик, М.Ю. Гончаров, В.М. Загорулько, Л.Г. Зайончик, В.Т. Єлагін, В.Г. Коба, М.І. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, Ю.С. Лігум, М.І. Леснік, В.К. Мироненко, В.В. Мова, І.В. Морозова, Ю.Є. Пащенко, О.Л. Петрашевський, М.Т. Примачов, А.М. Редзюк, В.Л. Ревенко, Є.М. Сич, Л.М. Соколов, Ю.М. Цвєтков, В.І. Чекаловець, В.Г. Шинкаренко, В.І. Щелкунов, Г.М. Юн, Л.А. Яценко та ін. Серед науковців та практиків, у працях яких різнобічно висвітлені питання реалізації транзитного потенціалу, можна назвати Т.В. Блудову, А.М. Новикову, Ю.Є. Пащенко та ін.

Однак останнім часом перед транспортною наукою і практикою постала низка нових проблем стосовно розвитку транзитного потенціалу, які продиктовані реаліями сьогодення та потребують своєчасного вирішення.

### II. Постановка завдання

Дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку транзитних перевезень особливої актуальності набувають у період виходу з економічної кризи. В умовах гострого дефіциту фінансових ресурсів важливим джерелом економічного зростання можуть стати ресурси, одержані в результаті успішної реалізації транзитного потенціалу країни.

Метою статті є дослідження особливостей реалізації транзитного потенціалу України, тенденцій розвитку ринку транзитних перевезень, а також обґрунтування напрямів його подальшої розбудови.

### III. Результати

Для України, яка офіційно проголосила та реалізує стратегію європейської інтегра-

ції як головний пріоритет зовнішньої та внутрішньої політики на коротко- і довгострокову перспективу, важливого значення набуває подальша розбудова вітчизняної транспортної системи, її технологічна, організаційна та економічна підготовка до майбутньої інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі. Маючи вигідне географічне розташування, розвинену транспортну мережу та спеціалізовану інфраструктуру (залізниця, автомагістралі, порти – морські, річкові, авіаційні підприємства з переробки транзитних вантажів, нафто-, газо- і продуктопроводи, лінії електропередач), Україна має можливості для того, щоб ефективно вирішувати проблему транспортування транзитних вантажів, адже, має найбільший показник транзитності в Європі та визнається "найкоридорнішою" країною, оскільки її територією проходить три з дев'яти Критських міжнародних транспортних коридорів. Це дає Україні змогу входити до мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) та будувати взаємовигідні відносини у транспортній галузі із сусідніми державами.

Проте, згідно з даними РНБО, транзитний потенціал України використовується лише на 60%, а доходи від транзиту й комплексу пов'язаних з ним послуг становлять близько 6% ВВП [1]. Для порівняння: чимало європейських країн, таких як Польща, Німеччина, Угорщина, Чехія, Австрія, Голландія, країни Балтії, Білорусь, попри невелику територію, використовуючи своє вигідне географічне положення, давно перетворили транзит на істотні статті прибутків своїх бюджетів. Так, наприклад, частка прибутків від транзиту в загальному обсязі експорту послуг Голландії, яка має розвинені морські порти та стала найважливішим транзитним перехрестям Європи ще з часів середньовічного Амстердаму, становить сьогодні понад 40% [2]. У країнах Балтії цей показник сягає близько 30%.

За оцінками фахівців, через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоодержує близько 2,5 млрд дол. США. Ще донедавна частка транзитних вантажів у загальному обсязі вантажів транспортного комплексу України становила близько 50%, тобто кожна друга тонуна – це транзитний вантаж, а сьогодні обсяги цих перевезень і обробки впали у 2 рази.

За своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, які національні компанії надають вантажовласнику і перевізникові під час проходження вантажу і транспортного засобу територією третьої країни. Набір цих послуг залежить від рівня розвитку національної товаропровідної транспортної мережі та її якості. Насамперед, це послуги національних перевізників, газо- та нафто-транспортників, портовиків, експедиторів, шляховиків, зв'язківців. Крім того, транзит є

каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг, таких як заправка паливом, ремонт транспортних засобів, сервісне обслуговування пасажирів та екіпажів. До цього слід додати, що розвиток транзитного потенціалу стимулює транспортне машинобудування, сприяє ефективному використанню резервів перевізних можливостей національних транспортних систем, прискорює удосконалення техніко-технологічної складової перевезень, сприяє розвитку спеціалізованих закладів освіти тощо. Саме за таких умов від розвитку транзитних можливостей країни виникає емерджентний ефект.

Отже, розвиток транзитного потенціалу може забезпечити подальше економічне зростання країни, підвищення конкурентоспроможності нашої держави на світовому економічному просторі. До речі, свого часу саме за рахунок розвитку транспорту на базі нових технологій піднімалися у 1970-ті рр. країни – "Азійські тигри": Гонконг і Сінгапур стали найбільшими розподільчими контейнерними портами світу. Розвитком транспорту енергійно зайнялися Республіка Корея, латиноамериканські країни, що швидко набирають науково-промислового й економічного потенціалу [2].

Саме з цих позицій транзитний потенціал України має не тільки номінально визначати її місце в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, а й ефективно реалізовуватися та нарощуватися, сприяючи розвитку всіх пов'язаних з ним сфер національної економіки.

Ефективність надання транзитних послуг залежить, передусім, від рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу України та функціонування міжнародних транспортних коридорів на території держави. На сьогодні український транспортний комплекс має 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АТ "Укррічфлот", 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, комплекс науково-виробничих підприємств. Загальна транспортна мережа України включає 46,3 тис. км магістральних трубопроводів, 21,655 тис. км залізничних колій та 165,8 тис. км автомобільних шляхів із твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,8 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів. Крім цього, у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів; довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. км [3].

Вигідне географічне положення України зумовлює проходження пан'європейських транспортних коридорів № 3–5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3–5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [4].

З інтеграцією України у світове господарство, з розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростуть надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування й ремонт рухомого складу, а також від різних зборів. При цьому абсолютного зростання доходів, пов'язаних із транспортуванням іноземних транзитних вантажів територією України, слід очікувати як у результаті збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту і транзи-

ту, так і внаслідок підвищення тарифів і ставок.

При оцінюванні реалізації транзитного потенціалу України важливого значення набуває інформація щодо динаміки транзитних перевезень територією країни за певний період стосовно як змін структури зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордон країни, так і структури транзиту за видами транспорту, які відображені в табл. 1, 2, а також на рис. 1.

Таблиця 1

**Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України у 2000–2010 рр., тис. т**

Роки	Усього	У тому числі за вантажопотоками		
		Експорт	Імпорт	Транзит
2000	369106,82	85723,67	99382,65	184000,5
2001	355577,83	93842,67	78101,71	183633,45
2002	357332,71	99625,91	76098,84	181607,96
2003	435284,65	113500,43	102820,24	218963,98
2004	416442,66	129058,11	101754,74	185629,81
2005	419623,86	121316,84	92741,82	205565,20
2006	411663,91	113027,67	75688,12	222948,12
2007	621452,21	128017,94	106477,71	386956,56
2008	556439,76	136625,27	94391,46	325423,03
2009	400409,51	134255,65	88019,79	178134,07
2010	373695,88	142977,89	78364,21	152353,78

Таблиця 2

**Обсяги транзитних перевезень вантажів за основними видами транспорту, тис. т**

Вид транспорту	Перевезено транзитних вантажів, тис. т				
	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2010 р.
Всі види	205565,20	222948,12	386956,56	325423,03	152353,78
залізничний	73221,04	75050,72	99882,37	93347,60	44511,77
автомобільний	636,10	1614,14	4494,61	4908,71	4649,12
морський	3765,54	2516,11	2693,97	3486,97	3660,41
річковий	10,11	18,50	37,43	74,73	–
авіаційний	1,40	1,17	1,28	1,54	1,58
трубопровідний	127921,85	143721,15	279802,36	223497,94	99440,26
інше	9,16	26,33	44,54	105,54	90,64

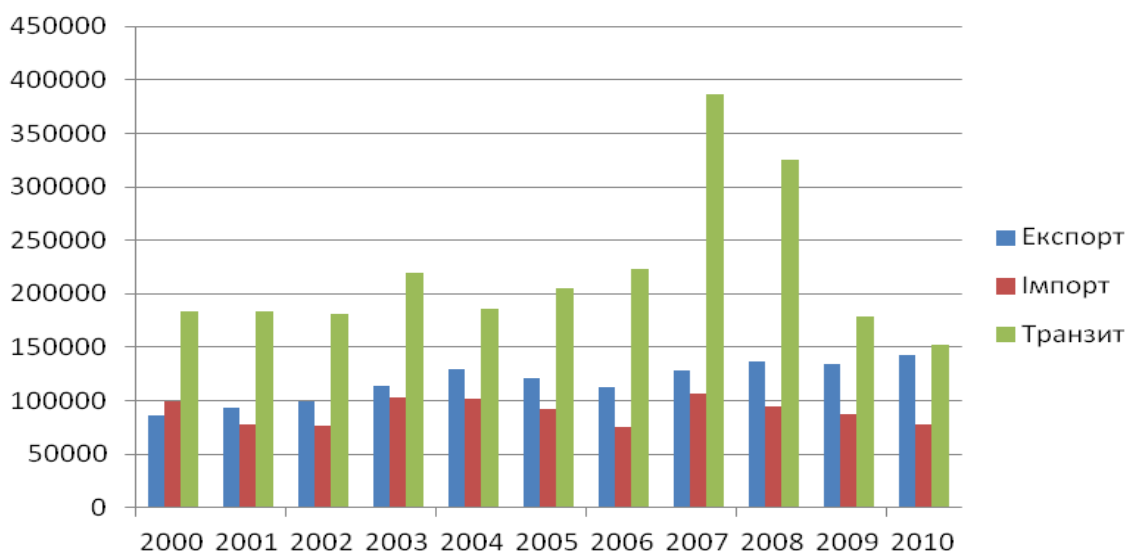


Рис. 1. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України у 2000–2010 рр., тис. т

Проведений аналіз динаміки і структури зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України дає змогу констатувати, що протягом передкризових восьми років

(2000–2008 рр.) в цілому спостерігалася позитивна динаміка перевезень по всій структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, зі стрімким зростанням у 2007–2008

рр. транзитних перевезень вантажів, що пов'язано зі сприятливою кон'юктурою на світових товарних ринках. Проте наступні два роки, а саме 2009–2010 рр., були відзначені як кризові, адже відбулося стрімке падіння зовнішньоекономічних вантажопотоків майже наполовину. Причина очевидна – глобальна фінансово-економічна криза 2008–2010 рр., яка негативно вплинула на всі сфери економіки, що, у свою чергу, спричинило падіння як внутрішніх, так зовнішньоекономічних вантажопотоків.

При цьому найбільше це відбулося саме на зменшенні транзитних вантажопотоків через кордони України. Так, наприклад, транзитні перевезення за останні 2–3 роки скоротилися майже на 60%, при цьому в структурі транзиту перевезення трубопровідним транспортом зменшилися на 64% (табл. 2), що відбулося і як наслідок зменшення попиту на газ через економічну кризу, так і через російсько-український газовий конфлікт. До речі, у січні 2009 р. транзит газу скоротився до найнижчої з 1991 р. позначки – 92,8 млрд, але вже в березні 2011 р. транзит природного газу через територію України, порівняно з березнем 2010 р., зріс більше ніж на 18%.

Відповідно, відбулися зміни і в структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, так, наприклад, у 2010 р. у структурі вантажопотоків транзитні перевезення становили близько 40,8%, експорт – 38,2%, а імпорт – 21%. Якщо проводити порівняння з попередніми докризовими роками, то частка транзиту в структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків значно зменшилася, наприклад, у порівнянні з показником 2008 р. на 17,6% (у 2008 р. частка транзиту становила 58,4%, відповідно, експорт – 24,6%, імпорт – 17,0%).

Оцінювання реалізації транзитного потенціалу потребує моніторингу міжнародних

потоків за видами транспорту, товарної структури транзитних вантажів – за основними країнами-транзитниками.

У загальному обсязі транзитних вантажопотоків України найбільшу питому вагу традиційно має трубопровідний транспорт. Його частка змінюється з 62,2% у 2005 р. до 72,3% у 2007 р. і до 65,3% у 2010 р., що пояснюється як змінами попиту на газ і нафту, у тому числі й через економічну кризу, так і погіршенням ситуації на інших видах транспорту. Зокрема, друге місце посідає залізничний транспорт, частка якого в структурі транзитних вантажопотоків у 2005 р. становила 35,6%, у 2007 р. – 25,8%, а у 2010 р. – 29,2%. Що стосується решти видів транспорту, а саме автомобільного, морського та авіаційного, то незважаючи на світову фінансово-економічну кризу, вони демонструють позитивну динаміку обсягів транзитних перевезень, що також відбулося у зміні структури транзитних вантажів за основними видами транспорту. Так, наприклад, зміна структури відбулася на користь морського транспорту, частка якого збільшилася з 1,8% у 2005 р. до 2,04% у 2010 р. Значно зросла частка автомобільного транспорту – з 0,3% у 2005 р. до 3,05% у 2010 р., хоча і залишається дуже незначною.

Річковий та авіаційний транспорт майже не беруть участі в реалізації транзитного потенціалу країни, проте абсолютні показники авіаційного транспорту постійно зростають.

У структурі транзитних вантажопотоків у 2010 р. (рис. 2) найбільшу частку має трубопровідний транспорт – 65,27%, частка залізничних перевезень становить 29,22%, автомобільних – 3,05%, морський транспорт 2,40%, інші транзитні перевезення – 0,06% [3].

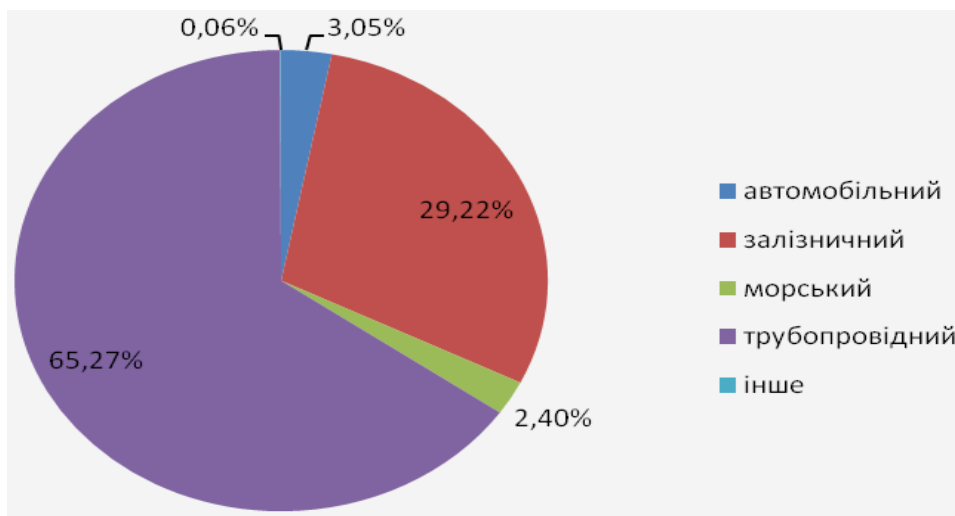


Рис. 2. Структура транзитних вантажопотоків у 2010 р. за основними видами транспорту

Найбільшою є питома вага трубопроводного транспорту в структурі транзитних вантажопотоків, а отже, і в загальній сумі транзитних доходів, що визначає спрямованість зовнішньої політики України в енергетичній сфері. Очевидно, що Російська Федерація була і надалі буде основним постачальником і партнером для України, оскільки вона володіє майже третиною світових запасів природного газу і ще довго буде залишатись одним з основних його експортерів у Західну Європу. Проте, на думку вітчизняних науковців, деформована у бік переваги лише двох видів транспорту структура тран-

зитних вантажоперевезень робить уразливим транзитний пакет України [4, с. 91; 7, с. 103].

За 2010 р. через територію України пройшло транзитом 152,3 млн т вантажів, що на 14,5% менше, ніж за 2009 р. Основними групами транзитних вантажів є: енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 80,4%, руди, шлаки та зола – 4,8%, добрива – 3,2%, чорні метали – 2,3%, сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент – 2,2%, продукти неорганічної хімії – 1,6% (рис. 3).

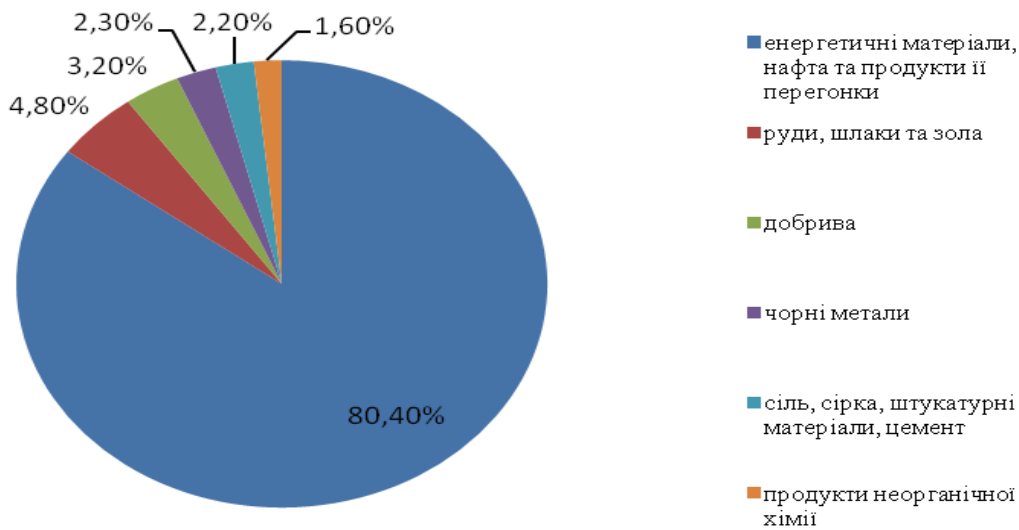
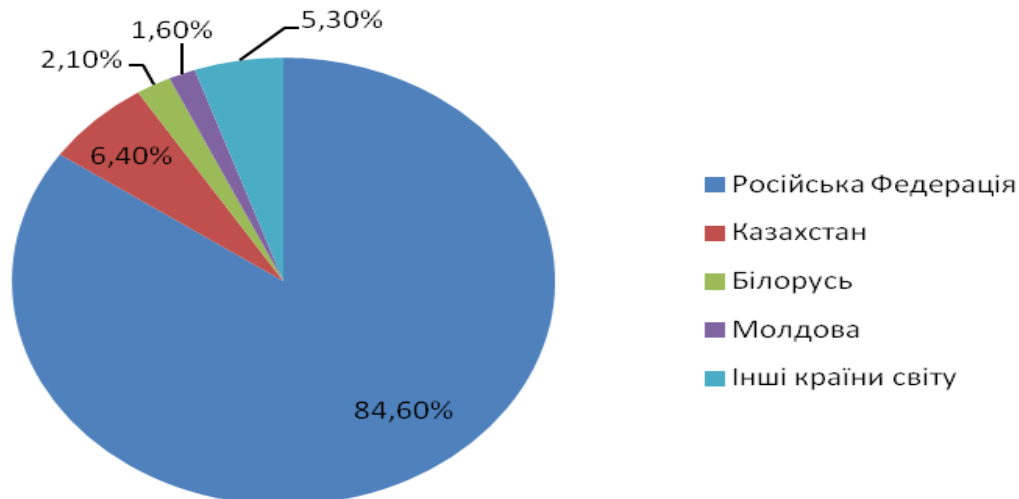


Рис. 3. Товарна структура транзитних вантажопотоків у 2010 р.

Порівняно з 2009 р. у 2010 р. транзит солі, сірки, штукатурних матеріалів, цементу зріс на 48,8%, продуктів неорганічної хімії – на 23,9%. Транзит енергетичних матеріалів, нафти та продуктів її перегонки знизився на 18,1%, руди, шлаків та золи – на 2,8%, чорних металів – на 23,3%, добрив – на 6,8%.

Географічна структура транзитних вантажопотоків характеризується суттєвим “пе-

рекосом” у бік Російської Федерації. Найбільшими країнами-транзитниками у 2010 р. залишаються країни СНД: Російська Федерація, частка якої у загальному обсязі вантажів становила 84,6%, Казахстан з часткою в 6,4%, Білорусь – 2,1% та Молдова – 1,6%, які відправили 94,7% всього транзиту вантажів територією України. На інші країни світу припадає 5,3% [3] (рис. 4).



Найбільшими отримувачами російських вантажів у 2010 р. були: Словаччина (48,9%), Угорщина (11,4%), Туреччина (11,7%), Чехія (4,1%), Кіпр (2,2%), Швейцарія (2,9%), Румунія (2,8%), Польща (2,7%), Італія (5,6%) та Молдова (2,0%). Казахстан через територію України відправляв вантажі переважно до: Італії (5,5 млн т), Бермудських островів (1,4 млн т), Туреччини (0,9 млн т), Словаччини (0,8 млн т), Угорщини (0,3 млн т) та Китаю (0,1 млн т) [3].

Аналіз динаміки, структури та обсягів транзитних перевезень через територію України свідчить про те, що потоки транзитних товарів переважно односпрямовані: зі сходу на захід. Це пояснюється структурою виробництва та зовнішньою торгівлею країн СНД, насамперед, Російської Федерації, оскільки експортуються переважно важкі сировинні матеріали та продукція первинної переробки.

Реальна загроза подальшої втрати транзитних вантажопотоків існує і сьогодні, перш за все, через транспортну політику Росії як найбільшого транзитника щодо переорієнтації експортно-імпортних вантажопотоків з території України. Так, наприклад, залізниці Росії цілеспрямовано проводять політику встановлення розміру тарифних ставок на перевезення вантажів у напрямку до українських портів у декілька разів більші, ніж у напрямку до вітчизняних портів, що робить користування українськими портами економічно не вигідним.

До факторів, що спрямовують транзитні вантажопотоки в обхід української території, належить також і те, що поряд з низькими тарифами в Україні виявляються значно вищими непрямі сплати – збори на кордоні, фінансова застава, неофіційні побори контрольних служб тощо. Унаслідок цього вже сьогодні значна частина російських транзитних потоків оминає Україну.

Стосовно використання потенціалу трубопроводного транзиту, то тут слід зазначити, що, за оцінками фахівців, якщо не враховувати загрози, які зараз постали в газовій сфері, показник залежності України від імпорту газу з Росії у 2020 р. досягне критичного рівня – понад 75%. У таких умовах необхідний рівень ефективності функціонування транспортно-транзитного ринку може бути досягнутий завдяки формуванню узгодженої транспортної транзитної політики країн-учасниць по всій схемі доставки газу.

Очевидно, що збільшення транзитних перевезень та розвиток транзитного потенціалу країни залежать від багатьох зовнішніх факторів, більшість з яких сформовано поза межами держави, а саме: кон'юнктури світового ринку, розвитку інтеграційних про-

цесів; економічних і політичних відносин між країнами; географії зовнішніх ринків збуту, внутрішньої транспортної політики основних країн-транзитників тощо. У зв'язку з цим виникає необхідність постійного моніторингу більшості з цих факторів. При цьому кон'юнктура світових товарних і фінансових ринків, а також тенденції розвитку транзиту мають відслідковуватись на постійно діючій основі, що потребує створення відповідних інституцій.

Водночас існує значна кількість внутрішніх проблем, що стримують розвиток транзитного потенціалу країни, до основних з яких слід зарахувати:

- незадовільний стан матеріально-технічної бази транспорту країни;
- неефективність митних технологій проходження державного кордону;
- незбалансованість тарифно-цінової політики для забезпечення ефективності та привабливих умов транзиту територією України;
- недостатній рівень інформаційного забезпечення інфраструктури МТК тощо.

Загалом усі ці фактори зумовлюють низьку якість транспортних послуг, що не відповідає ані вимогам клієнтів, ані міжнародним стандартам.

У сучасних умовах спаду внутрішніх та міжнародних перевезень, а також урахування зростання конкуренції за транзитні вантажопотоки, проблема ефективного використання значних резервів пропускних та переробних спроможностей на транспорті може бути вирішена тільки шляхом проведення конкурентоспроможної транспортної політики. Основними завданнями для досягнення означених цілей є:

- удосконалення відповідної законодавчої бази;
- збалансованість транспортної та митної систем;
- модернізація транспортної мережі, насамперед, розвиток автомагістралей, швидкісного транспорту за міжнародними стандартами, оптимізація маршрутної мережі;
- зростання мобільності вантажів і пасажирів за рахунок інноваційних систем управління, формування національних та регіональних транспортно-логістичних центрів;
- забезпечення гарантій збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів тощо.

#### IV. Висновки

Проаналізувавши сучасний стан реалізації транзитного потенціалу України, можна зробити висновки, що за останні два роки відбулося стрімке падіння зовнішньоекономічних вантажопотоків, передусім транзит-

них, обсяги яких скоротилися майже наполовину. Основною причиною цього стала глобальна фінансово-економічна криза 2008–2010 рр. В умовах спаду міжнародних перевезень постала проблема ефективного використання значних резервів пропускних та переробних спроможностей на транспорті шляхом упровадження конкурентоспроможної транспортної політики. Підвищення якісних та кількісних показників транзитності країни, посилення її ваги на європейському транзитному ринку має сприяти зміцненню конкурентоспроможності України. Збільшення надходжень до бюджету країни від транзитних перевезень стане додатковим стимулом для удосконалення якості транспортної інфраструктури.

#### Список використаної літератури

1. Бутко М.П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електронний ресурс] / М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/ndex.php?operation=1&iid=62>.
2. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова. – К. : НІМБ, 2003. – 494 с.
3. Транспорт і зв'язок України 2010. Статистичний збірник / [за ред. Н.С. Власенко]. – К. : Август Трейд, 2011. – 266 с.
4. Транспортна стратегія України на період до 2020 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.

Стаття надійшла до редакції 21 лютого 2012 р.

---

#### **Бойко Е.В. Современные тенденции развития рынка транзитных перевозок в Украине**

*В статье исследован процесс реализации транзитного потенциала, которым обладает Украина в современных условиях, проанализирована динамика и структура транзитных перевозок. Определены основные проблемы и препятствия, стоящие на пути повышения транзитных возможностей Украины.*

**Ключевые слова:** транзитный потенциал, экспорт транспортных услуг, транспортно-транзитная инфраструктура.

#### **Boyko O. Modern tendencies transit transportation market development in Ukraine**

*The process of implementation of transit potential held by the Ukraine, in the current crisis conditions, the dynamics and structure of transit are analyzed. The main problems and obstacles in the way of improving transit capacity of Ukraine.*

**Key words:** transit potential, export of transport services, transport and transit infrastructure.