

УДК 332.1

О.В. Мініна, канд. екон. наук, доцент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

МЕТОДИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНКИ РЕГІОНАЛЬНОГО ЛАНДШАФТУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

У статті розглянуто регіональний підхід до оцінки транзитного потенціалу України, запропоновано інтегральний індекс транзитності території, здійснено територіальну диференціацію потужності транзитного потенціалу і виділено групи регіонів за величиною та рівнем його використання.

Ключові слова: транзитний потенціал, оцінка, методика, ландшафт, показники, величина потенціалу, рівень потенціалу, стратегія розвитку

Постановка проблеми. Унікальність гео економічного та геополітичного розташування України не викликає сумніву і на сьогодні вже сприймається науковим світом та державною системою управління як конкурентна перевага території й один з провідних факторів майбутнього розвитку нашої країни. У зв'язку з цим формується сукупність нових проблем і завдань, котрі підлягають вирішенню в найближчий час. Цивілізований світ, що прагне до постійного ущільнення зв'язків між країнами, ставить перед нашою державою ряд вимог, у тому числі пов'язаних з розвитком комунікацій, удосконаленням інфраструктури тощо, виконання яких дозволить більш ефективно використовувати її унікальне розташування на європейському просторі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей формування і розвитку транзитного потенціалу України присвячено цілий ряд робіт таких провідних учених, як Бакаєв О.О., Блудова Т.В., Бутко М.П., Гурнак В.М., Ільчук В.П., Котлубай О.М., Кутах Ю.О., Легенький Г.М., Малярчук І.А., Новікова А.М., Пашенко Ю.Є., Пирожков С.І., Підлісний П.І., Прейгер Д.К., Ревенко В.Л., Хахлюк А.М., Цвєтов Ю.М., Чекаловець В.І., Чернюк Л.Г. та ін. Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про поглиблення досліджень, їхню деталізацію і навіть формування деяких висновків стосовно попередніх етапів розвитку, підведення підсумків і оцінку результатів реалізації ряду державних програм, зокрема Комплексної програми утвердження України як транзитної держави [2].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Слід зазначити, що незважаючи на значну кількість наукових робіт, недостатньо дослідженими залишаються питання розвитку окремих складових транзитного потенціалу в регіональному розрізі, відсутня інформація щодо транзитного ландшафту України як сукупності зразків активності, що трансформувалися в просторове розташування елементів транзитного потенціалу, зовнішні форми моделей господарської діяльності в сфері транзиту. Брак глибоких наукових досліджень з визначеної проблематики робить актуальним цей напрям наукового пошуку.

Мета статті. Метою цієї статті є дослідження методичних особливостей оцінки регіонального ландшафту транзитного потенціалу України.

Виклад основного матеріалу. Транзитний потенціал регіону є складною динамічною системою, оцінка складу і специфіка функціонування якої потребує комплексного підходу, що базується на ряді принципів і правил. Слід зазначити, що транзитний потенціал регіону доцільно характеризувати не одним, а сукупністю показників, причому залежно від природи самого показника застосовувати вартісну оцінку або натуральну, а в деяких випадках – евристичну. При цьому показники рівня використання елементів потенціалу, по можливості, повинні дозволяти здійснити порівняльну оцінку як ефективності використання різних елементів транзитного потенціалу окремого регіону, так і транзитних можливостей різних регіонів і країн.

Всі показники оцінки можна поділити на дві групи:

- показники оцінки величини транзитного потенціалу;
- показники оцінки рівня транзитного потенціалу.

Перша група характеризує саму сутність і стан транзитного потенціалу регіону, друга – ефективність його реалізації.

Зокрема, Козенков Д.Є., котрий визначає потенціал як сукупну можливість наявних ресурсів, підкреслює необхідність оцінки не тільки обсягу тих або інших ресурсів – носіїв потенціалу, але і їх виробничої здатності, що складає головну методологічну проблему, оскільки ця здатність залежить від багатьох чинників. Крім того, дослідник підкреслює, що головним критерієм цієї здатності є забезпечення максимального обсягу виробництва послуг і досягнення максимального (можливо, оптимального) ефекту. Такий підхід обумовлений специфікою ринкової економіки, орієнтованої на споживача, на реалізацію продуктів і послуг, а не на “державну абстракцію” [3].

Що ж стосується транзитного потенціалу, Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. пропонують його величину визначати сукупною пропускною здатністю транспортної системи, а також проектною потужністю електро- і трубопровідної мереж на виході за межі країни у напрямку країн споживання. Оскільки в кінцевому підсумку транзитний потенціал країни дослідники розглядають як сукупний транзитний потенціал усіх видів транспорту, то величини окремих складових наявного транзитного потенціалу вони пропонують розраховувати за прийнятими у відповідних галузях (підгалузях) показниками потужності [6]. Зокрема, максимальна пропускна спроможність залізниць за добу в межах ділянки перегону, виражена у парах поїздів, визначається сумою вантажних, пасажирських, прискорених та збірних поїздів, які знаходяться в обігу в місяць максимальних перевезень на цій ділянці [4]. Практична пропускна спроможність автомобільної дороги розраховується як максимальна кількість автомобілів, що може бути пропущена нею при фактичних режимах руху транспортних потоків у реальних дорожніх та погодних умовах. Вона залежить від співвідношення вантажних і легкових автомобілів, кваліфікації та дисципліни водіїв, елементів плану, подовжнього профілю дороги й погодних умов [1].

Порівняльна оцінка транзитного потенціалу регіону за пропускною спроможністю автомобільних доріг має базуватися на таких значеннях нормативної пропускної спроможності:

- для двосмугових доріг – 2000 авт. год в обох напрямках;
- для трьохсмугових – 4000 авт. год в обох напрямках;
- для багатосмугових – 1250 авт. год для крайньої правої полоси, 1800 авт. год для крайньої лівої полоси, 1500-1700 авт. год для середньої полоси.

Отже, *величина транзитного потенціалу регіону* являє собою кількісну оцінку його здатності до забезпечення пересування певного обсягу транзитних потоків своєю територією. В науковій літературі зустрічається підхід, у рамках якого транзитний потенціал території характеризується як транзитна ємність, вимірювана максимальним обсягом транзитних потоків, і є складовою економічного потенціалу регіону. Прихильники цього підходу вважають за необхідне позначати деяку граничну величину транзиту, яку здатна пропустити територія, що залежить від ряду об’єктивних факторів.

З огляду на це, Новікова А.М. оцінку величини транзитного потенціалу доповнює розрахунком резервів пропускної спроможності транспортної мережі, які цілком можуть бути використані для пропуску додаткових транзитних потоків [5].

На сьогодні транзитні можливості автомобільних шляхів за конкретними напрямками або в цілому по країні практично не визначаються (за винятком особливих випадків для спеціальних цілей). Тому найчастіше користуються даними про загальну довжину шляхів у динаміці та їх розподіл за прийнятими категоріями [6].

У процесі організації транзитного руху суттєву роль відіграє не лише пропускна спроможність шляхів сполучення, але й елементів транспортно-транзитної інфраструктури (ПС_{інфр.}), яка обслуговує транзитні перевезення, таких як розподільчі, транспортно-логістичні центри, пункти переробки, пункти перетину кордонів тощо. Величина транзитного потенціалу регіону лімітується ланкою інфраструктури, що має найнижчу потужність, інші ж матимуть резерв потужності:

$$ПС_{інфр.} = \min\{ПС_{тр}, ПС_{пер}, ПС_{корд}\}, \quad (1)$$

де ПС_{тр} – спроможність транспортної інфраструктури забезпечити пересування транзитного вантажу; ПС_{пер} – переробна спроможність складських, розподільчих, транспортно-логістичних центрів (вузлів) та пунктів переробки; ПС_{корд} – пропускна спроможність пунктів перетину кордонів.

Транзитний потенціал визначається не тільки пропускною спроможністю транспортної мережі країни, а й низкою якісних чинників – технологічних, економічних, а також тарифною та митною політикою держави [5], що не піддаються однозначній числовій оцінці. У багатьох методиках при їх визначенні застосовуються експертні бальні оцінки вказаних факторів. Хоча вони і є суб'єктивними та зазвичай згладжують або “стискають” реальний розкид регіональних характеристик, їх використання при оцінці якісних параметрів транзитного потенціалу не уникнути. Невід'ємною частиною оцінки, зокрема, є встановлення транзитного рейтингу країни на основі таких факторів, як гео економічне становище країни, потенційні обсяги вантажопотоків, рівень розвитку транспортної мережі. Британський інститут Рендел таким чином визначив коефіцієнт транзитності для України – 3,12, оцінюючи його найвищим серед країн Європи.

Визначення основних характеристик транзитного потенціалу регіону стає інформаційною базою для використання порівняльного підходу в розрізі переліку таких показників:

- щільність шляхів сполучення в регіоні;
- середня категоріальність шляхів сполучення на території регіону;
- пропускна спроможність шляхів;
- технічний стан шляхів;
- рівень інфраструктурного забезпечення шляхів, ступінь розвитку сервісної інфраструктури;
- пікові навантаження (проектна потужність) пунктів пропуску через кордон та митних переходів;
- тривалість та ступінь складності митних процедур;
- середньодобова швидкість пересування транспортного засобу (транзитного вантажу) територією регіону;
- нормативи навантаження на вісь автомобіля;
- вартість транспортування 1 т транзитного вантажу;
- рівень безпеки (відсоток псування чи втрати вантажу, безпека дорожнього руху, криміногенна ситуація тощо) та інші.

На основі розрахунку вказаних показників проводиться порівняльний аналіз із відповідними середньодержавними значеннями або еталонним зразком, що обирається серед групи розвинених країн чи регіонів, котрі активно обслуговують загальноконтинентальні транзитні потоки.

Рівень транзитного потенціалу визначається у процесі його використання й оцінюється з погляду його результативності, тобто обсягів транзиту, що проходять територією регіону, і ступеня задоволення (порівняно з конкурентами) потреб клієнтів, які пред'являють попит на транзитні послуги.

Методологічною основою визначення показників рівня потенціалу є співвідношення результату з масою ресурсу, використаного для його досягнення [7]. При цьому важливе

значення має те, як використовуються окремі елементи потенціалу. А це залежить від рівня взаємодії, співвідношення частин транзитного потенціалу, а також прийнятих стратегій розвитку як окремих складових системи, так і загальних стратегій регіону.

Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. пропонують застосовувати поняття “рівень використання наявного транзитного потенціалу”, розраховуючи його як відношення фактичних обсягів транзиту територією країни транзитних вантажів, енергоресурсів та електроенергії до величини наявного у цій країні транзитного потенціалу і вважаючи, що цей показник характеризує конкурентоспроможність транзитного потенціалу країни або його реальну потребу [6]. Альтернативою оцінки рівня використання транзитного потенціалу дослідники вважають обсяги надходжень до національного бюджету за надання транзитних послуг.

При визначенні рівня використання транспортної мережі регіону не слід забувати, що вона навантажена не лише обслуговуванням міжнародних і транзитних потоків, але і внутрішньорегіональних, міжрегіональних та загальнодержавних. Отже, при організації перевезень на конкретному маршруті можуть накладатися місцеві, експортно-імпорتنі та транзитні вантажні і пасажирські потоки [5]. Тут незайвою виявиться оцінка інтенсивності використання транспортної інфраструктури ($I_{ВТІ}$) у регіональному розрізі, яку можна здійснити на основі відповідного індексу:

$$I_{ВТІ} = \frac{ЧР_{ДШ}}{ЧР_{ВО}}, \quad (2)$$

де $ЧР_{ДШ}$ – частка регіону в загальній довжині шляхової мережі (залізничних шляхів) країни; $ЧР_{ВО}$ – частка регіону в загальнодержавному вантажообороті відповідного виду транспорту.

Специфіка регіону, його економічного потенціалу, динамік розвитку, географічного розташування, ступеня залучення до процесів територіального поділу праці та інші фактори, що обумовлюють зростання обсягів внутрішніх перевезень, можуть зменшувати резерви для транзиту. У той же час прикордонні регіони, котрі на сьогодні мають нижчий рівень економічного розвитку і менше навантаження на транспортні мережі внаслідок своєї віддаленості від центру, володіють доволі потужним геополітичним потенціалом зростання завдяки посиленню своїх позицій у сфері транзиту.

Регіональний розріз оцінки транзитного потенціалу, що дає уяву про його величину і можливість порівняння окремих регіонів та стратегічних напрямків транзитного руху, може бути здійснений за допомогою інтегрального індексу транзитності території ($I_{ІТР}$). Він являє собою середнє геометричне значення чотирьох різноаспектних показників, котрі кількісно характеризують різні складові транзитного потенціалу території регіону:

$$I_{ІТР} = \sqrt[4]{I_{АЗЕД} \cdot I_{ЗТШ} \cdot I_{ТР} \cdot I_{КТ}}, \quad (3)$$

де $I_{АЗЕД}$ – індекс активності зовнішньоекономічної діяльності; $I_{ЗТШ}$ – індекс забезпеченості транспортними шляхами; $I_{ТР}$ – індекс транзитних резервів; $I_{КТ}$ – індекс контактності території.

Зокрема, індекс активності зовнішньоекономічної діяльності розраховується за формулою, аналогічною (2), де співвідносяться частки регіону в зовнішньоторговому обороті країни і валового регіонального продукту у ВВП країни. Цей індекс характеризує ступінь залучення регіону до системи міжнародних економічних відносин, потенцію щодо участі в обслуговуванні транзиту як складової експортної діяльності країни.

Індекс забезпеченості транспортними шляхами дозволяє визначити рейтинг регіону за щільністю та категорійністю шляхів, а індекс транзитних резервів – інтенсивність

використання транспортної інфраструктури. Він розраховується як величина, обернена $I_{ВТІ}$ (формула (2)).

Індекс контактності території демонструє наявність у межах регіону державного кордону, ступінь його облаштування і забезпечення міжнародними пунктами пропуску та розраховується як співвідношення кількості міжнародних пунктів пропуску на 1 км державного кордону в регіоні порівняно з аналогічним співвідношенням по країні.

Розрахунки за наведеними формулами показують, що основні елементи територіальної і транспортної складових транзитного потенціалу диференційовані за регіонами. Зокрема, західні області України внаслідок свого традиційного прикордонного положення мають усталені зв'язки із розвиненими країнами Європейського Союзу, виявляються більш активно залученими у систему міжнародних економічних відносин, внаслідок чого володіють розбудованою і більш якісною транспортною, дорожньою, прикордонною інфраструктурою. Південні регіони мають вихід до морів, потужне портове господарство, розгалужену систему міжнародних, міждержавних, міжрегіональних зв'язків і також є традиційно прикордонними. У той же час північні і східні регіони України до розпаду СРСР були внутрішніми, а тому не мають достатнього досвіду, а також відповідного рівня інфраструктури для обслуговування транзитних потоків. Крім того, східні регіони відносяться до промислових, що пояснює високі навантаження на шляхову мережу і незначну величину резервів для залучення транзитних перевезень.

Отже, можна зробити висновок щодо територіальної диференціації транзитного потенціалу України у регіональному розрізі. За інтегральним індексом транзитності території всі регіони України поділено на три групи (рис. 1).

З рисунку видно, що транзитний ландшафт України представляють регіони з високими, середніми і низькими потенційними можливостями. До першої групи відносяться Волинська, Донецька, Закарпатська, Київська, Львівська, Миколаївська та Сумська області, які характеризуються значними транзитними потужностями і володіють стратегічним потенціалом.

Другу групу представляють Автономна Республіка Крим, Вінницька, Запорізька, Житомирська, Івано-Франківська, Луганська, Одеська, Рівненська, Харківська, Чернівецька та Чернігівська області, які мають достатній транзитний потенціал, але через об'єктивні причини він використовується частково і не нарощується.

До третьої групи належать Дніпропетровська, Кіровоградська, Полтавська, Тернопільська, Херсонська, Хмельницька та Черкаська області, які мають низький рівень транзитного потенціалу й обмежені перспективи для його зростання.

Рівень реалізації транзитного потенціалу визначається основними стратегічними напрямками його використання в межах запропонованого групування регіонів:

- для регіонів першої групи стратегічний напрямок – якісне удосконалення використання потенціалу;
- для другої групи – активізація використання наявного потенціалу;
- для регіонів третьої групи – кількісне нарощування складових транзитного потенціалу в рамках існуючих обмежень.

Оцінка ефективності реалізації транзитного потенціалу регіону і країни в цілому здійснюється не лише на основі динаміки транзитних перевезень за період, але і їх структурного аналізу за видами транспорту, а також шляхом аналізу динаміки транзиту порівняно з динамікою експортних, імпорتنних і внутрішніх перевезень. Крім того, важливим аспектом є оцінка інтенсивності зростання обсягів транзитних перевезень порівняно із темпами зростання загального обсягу перевезень у регіоні, валового регіонального продукту та обсягів інвестування діяльності транспорту. Існування тісного взаємозв'язку між результатами діяльності економіки регіону, активністю інвестиційного процесу та обсягами транзиту формує об'єктивні передумови подальшого розвитку території на засадах транзитності.



Рис. 1. Територіальна диференціація потужності транзитного потенціалу регіонів України

Ефективність реалізації транзитного потенціалу регіону ($E_{РТЗПР}$) оцінюється на основі класичної формули розрахунку ефективності – співвідношення доходів, одержаних від транзитних вантажів територією регіону ($D_{ТЗ}$), і витрат, здійснених для забезпечення пересування транзитних потоків ($B_{ТЗ}$):

$$E_{РТЗПР} = \frac{D_{ТЗ}}{B_{ТЗ}}. \quad (4)$$

Оскільки транзитний потенціал регіону є величиною, що змінюється в часі, і ці зміни обумовлені, насамперед, інтенсивністю інвестиційних процесів у цій сфері, то доцільно проводити оцінку на базі показників ефективності капітальних вкладень у будівництво нових комунікацій, інфраструктурних об'єктів, логістичних центрів, шляхів, удосконалення рухомого складу, існуючої шляхової мережі, сервісної, митної, прикордонної інфраструктури, що розраховуються як співвідношення приростів обсягів транзитних доходів та обсягів інвестування у відповідні об'єкти. Подібна деталізація оцінки ефективності реалізації транзитного потенціалу стає інформаційною базою для формування пріоритетів розвитку регіональної транспортно-транзитної інфраструктури та нарощування транзитного потенціалу території.

Ступінь залучення регіону в систему транзитного руху можна оцінити за допомогою коефіцієнта транзитної завантаженості транспортної системи ($K_{ТЗЗТС}$), що являє собою співвідношення обсягу транзитних вантажів і загального обсягу вантажних перевезень у регіоні:

$$K_{ТЗЗТС} = \frac{V_{ТЗВ}}{V_B}. \quad (5)$$

Оцінка інтенсивності розвитку системи транзитних перевезень (K_{IP}) здійснюється на основі співвідношення темпів зростання вказаних показників:

$$K_{IP} = \frac{TP_{ТЗВ}}{TP_B}. \quad (6)$$

Висновок. Отже, якісно проведена комплексна оцінка дозволяє визначити величину та рівень транзитного потенціалу, а також конкурентні позиції регіону на ринках транзитних послуг з огляду на одержані результати. Тут можливі декілька варіантів: регіон має незначний транзитний потенціал, який використовується неповністю, або значний, що використовується частково, або значний, що реалізується повністю і т.п. Одержаний результат визначає можливу стратегію подальшого регіонального розвитку.

Список використаних джерел

1. Васильев А. П. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения / А. П. Васильев, В. М. Сиденко. – М.: Транспорт, 1990. – 304 с.
2. Гурнак В. Реалізація комплексної програми утвердження України як транзитної держави / В. Гурнак, О. Ананченко, М. Гурнак // Економіка України. – 2011. – № 7. – С. 26-37.
3. Козенков Д. Є. Інноваційний розвиток та людський потенціал: оцінка та стимулювання / Д. Є. Козенков, В. Вашкелевич, К. М. Солошенко, Е. П. Якубова. – Дніпропетровськ: Системні технології, 2004. – 157 с.
4. Кочнев Ф. П. Организация движения на железнодорожном транспорте / Ф. П. Кочнев, В. М. Акулиничев, А. М. Макарович. – М.: Транспорт, 1979. – 568 с.
5. Новікова А. М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України: дис. ... д-ра екон. наук: 08.07.04 / А. М. Новікова; Національний авіаційний ун-т. – К., 2004. – 499 с.
6. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4-19.
7. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка / О. С. Федонін, І. М. Репіна, О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2003. – 316 с.