

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ТА ЇЇ ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ

Транспортна система є важливою інфраструктурною складовою у структурі економіки України, що створює та реалізує умови для функціонування виробництва і життєдіяльності населення. Поетапно впливаючи на прилеглу територію шляхом генерування імпульсів освоєння, транспортна інфраструктура сприяє розвитку інших видів виробничої діяльності та сфери послуг, раціональному функціонуванню господарського комплексу, поглибленню спеціалізації окремих територій, розширенню зв'язків між регіонами, у підсумку підвищуючи рівень соціально-економічного розвитку країни. Крім того, вона є чинником реалізації геостратегічного потенціалу держави, зростання її ролі у міжнародному поділі праці. Частка транспорту і зв'язку у ВВП України становить 12,1%, у загальній структурі ринку послуг – 38,8%, у вартості основних виробничих фондів – 14,8% загального виробничого потенціалу країни. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійним системоутворюючим чинником економічного зростання країни.

Дослідження проблем розвитку транспортного сектору, його транзитного потенціалу досить широко представлені у роботах вчених-економістів (Ю.Є. Пащенко, Ю.М. Цветов, А.М. Новікова, А.М. Редзюк та ін.). Проте, недостатньо висвітлені територіальні відмінності у розвитку транспортної системи в сучасних умовах, регіональні особливості її функціонування. Потребують більш глибокого аналізу окремі чинники, що зумовлюють структурні зміни у транспортному секторі та його основних складових, особливості використання транзитного потенціалу та резерви його підвищення.

Метою дослідження є виявлення територіальних особливостей розвитку транспортного сектору у регіонах України, визначення транзитного потенціалу та ступеня його використання.

Сучасна транспортна система України об'єднує залізничний, автомобільний, річковий, морський, авіаційний, трубопровідний транспорт, мережу автомобільних доріг загального користування та міські види транспорту. За даними Міністерства транспорту і зв'язку України нині у сфері транспорту функціонують близько 700 державних підприємств, установ і організацій; 32 діючих аеропортів; 20 державних морських торговельних портів, 10 річкових портів; 6 залізниць; 97 авіа та близько 150 судноплавних компаній різних форм власності; понад 58 тис. суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на ринку автотранспортних перевезень. Транспорт у цілому задовольняє потреби в перевезеннях економіки та населення, однак рівень безпеки та якості перевезень пасажирів і вантажів, ефективність його функціонування та рівень екологічного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам. Низькими продовжують залишатися якісні показники перевезень, рівень сервісного обслуговування клієнтури, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне транспортно-географічне положення країни.

Суспільно-економічні трансформації господарства України та його транспортно-економічних зв'язків зумовили зміни у структурі використання та темпах розвитку різних видів транспорту, обсягах і частках окремих різновидів вантажів, географії перевезень. Поряд з цим збільшилася частка міжнародних перевезень територією України, відбувається реалізація транзитного потенціалу. Вагоме місце на ринку транспортних послуг України належить автомобільному транспорту, частка якого у перевезеннях вантажів становить 62%, а у вантажообігу – 7%. Він є провідним у перевезенні вантажів та пасажирів на невеликі відстані. За останнє десятиліття автомобільний транспорт зазнав суттєвих змін. В умовах ринкових відносин зросла кількість вантажів, що перевозяться невеликими партіями, зокрема у торгівлі, сфері послуг. У результаті цього, змінилась структура рухомого складу автомобільного транспорту та показники його використання. Нині у цій сфері перевезень діють усі форми власності, що

створює умови для конкуренції, яка сприяє підвищенню якості транспортних послуг.

Транспортна система регіонів України формується і розвивається під впливом соціально-економічних і природних умов даного регіону, відбиваючи властиві йому особливості галузевої структури, спеціалізації та територіальної організації господарства, розміщення пунктів виробництва і споживання. Аналізуючи роль та значення транспорту у господарському розвитку регіонів України необхідно, перш за все, слід зупинитися на транспортному потенціалі та ступені його використання. Транспортний потенціал – це забезпеченість регіону транспортною інфраструктурою, рівень її розвитку відповідно до потреб економіки та споживачів транспортних послуг [3]. Аналіз інтегрального показника розвитку транспортних послуг у регіонах (індекси територіальної концентрації та локалізації транспортного комплексу) показав, що значні обсяги надання транспортних послуг та відповідно індекс територіальної концентрації спостерігаються у м. Київ, Одеській, Донецькій, Дніпропетровській, Львівській, Харківській областях та АР Крим. Висока частка транспорту у виробництві ВДВ (більше 15%) спостерігається у Одеській, Тернопільській, Сумській, Львівській, Кіровоградській областях, м. Київ. Тут відповідно і високий показник коефіцієнту локалізації. Зазначені регіони мають високий рівень розвитку транспортного сектору економіки, а окремі з них характеризуються значним транзитним потенціалом.

Важливою складовою транспортної системи є транспортна мережа, у розвитку якої спостерігаються значні диспропорції. Високий рівень забезпечення транспортними комунікаціями спостерігається у промислово розвинутих областях та прикордонних регіонах, що мають вигідне транзитне положення. Зокрема, при середній щільності залізничної мережі 36 км/тис. км² території, найвищі показники мають промислово розвинуті Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Харківська області, а також Львівська, Закарпатська, Чернівецька, Вінницька, Тернопільська, у яких висока

щільність залізниць обумовлена вигідним прикордонним положенням та галузевою структурою господарства. В цих областях щільність залізниць коливається від 41 до 59 км/тис. км² території.

Мережа автомобільних доріг загального користування в Україні становить 169,7 тис. км, з них 96,8% мають тверде покриття. Протяжність доріг державного значення складає 14,1 тис. км (8,3%), у тому числі довжина магістральних 9,3 тис. км, регіональних 4,8 тис. км. Найбільшу частку становлять автомобільні дороги місцевого значення 91,7% загальної довжини (155,6 тис. км). За технічними характеристиками мережа доріг загального користування відповідає в основному IV технічній категорії з шириною проїзної частини 6-7 м (середній показник категорійності доріг 3,71), що набагато нижче, ніж в країнах Європи. Дороги I та II категорій, технічні параметри яких найбільше відповідають сучасним європейським і світовим вимогам, становлять лише 14,7 тис. км, тобто 8,7% загальної довжини. Найвищий відсоток таких доріг у Київській, Донецькій, Запорізькій, Львівській областях. Середня щільність доріг з твердим покриттям в Україні становить 273 км/тис. км². Найбільш високі показники у західних областях – близько 300 км/тис. км² і вище [5].

Інтенсивність та структура вантажних перевезень обумовлюється господарською спеціалізацією регіонів, розміщенням основних вантажоутворюючих центрів, структурою та географією зовнішньої торгівлі. Найбільш потужні вантажопотоки формуються у промислово розвинених регіонах (Донецька, Дніпропетровська, Запорізька області). Високий рівень територіального зосередження вантажних перевезень обумовлюється господарською спеціалізацією цих областей на виробництві вантажоемної та сировинноємної продукції металургійної, паливної, гірничодобувної, хімічної промисловості, важкому машинобудуванні. Значні показники обсягу перевезень у Полтавській і Одеській областях, що мають вигідне транспортно- географічне положення.

Дослідження просторових закономірностей у використанні різних

видів транспорту виявляє значні територіальні відмінності у розвитку окремих видів перевезень у регіонах. Найбільші обсяги транспортування залізницею спостерігаються у Донецькій, Дніпропетровській, Луганській областях, що зумовлено територіально-галузевими пропорціями господарства, концентрацією значних обсягів промислового виробництва і видобутку корисних копалин, історично сформованою системою залізничних магістралей. Найбільші відправлення вантажів здійснюються Донецькою залізницею (Донецька, Луганська області) – 42% та Придніпровською (Дніпропетровська, Запорізька, Кіровоградська області) – 30%. За обсягами автомобільних перевезень лідирують Донецька, Дніпропетровська, Полтавська області. Концентрація галузей, пов'язаних із виробництвом і переробкою сільськогосподарської сировини, у Вінницькій, Кіровоградській, Черкаській, Хмельницькій, Київській областях обумовила розвиток автотранспортних перевезень і вплинула на їх територіальну організацію. У перевезеннях морськими видами транспорту домінує Одеська область, річкові перевезення здійснюються перевізниками, що зареєстровані у м. Київ та Одеській області. Дослідження свідчить про значні територіальні відмінності у розвитку перевезень та їх обсягах. Зокрема, показник Дніпропетровської області перевищує у 6,5 разів Івано-Франківську область. Крім того, невисокі показники обсягу перевезень у Харківській та Львівській областях свідчать про низьку ефективність використання наявного транспортного потенціалу та значні резерви у роботі транспорту.

Аналіз територіальної диференціації розвитку транспортної системи дозволив виділити окремі типи регіонів за рівнем розвитку транспортного потенціалу. Високий рівень розвитку транспорту спостерігається у промислово розвинених областях, для яких характерні значні обсяги перевезень, щільність шляхів сполучення та інтенсивність вантажопотоків (Донецька, Дніпропетровська, Одеська), а також у регіонах, що мають вигідне транзитне положення і, відповідно, високу щільність транспортних магістралей та вагомі інвестиції у цю галузь (Черкаська, Тернопільська

області). Показник зі значенням вище середнього мають Київська, Кіровоградська, Миколаївська, Полтавська, Львівська, Закарпатська області, для яких властиве транзитне положення та висока щільність шляхів сполучення. Низький розвиток транспортного потенціалу спостерігається у Волинській, Сумській, Чернігівській, Івано-Франківській, Чернівецькій, Вінницькій, Херсонській областях, економіка яких має аграрну спеціалізацію, а тому тут спостерігаються незначні обсяги перевезень, невисока щільність шляхів сполучення (рис. 1).

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням економічних зв'язків між країнами та континентами і, як наслідок, зростанням обсягів міжнародної торгівлі, що обумовлює постійне збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту пасажирів та вантажів. У цих умовах зростає роль транспорту та стверджується його позиція як інтегруючої системи взаємодії країн світу та засобу вирішення міжнародних комунікаційних та політичних проблем. У свою чергу, інтеграція світової економіки стимулює внутрішні інтеграційні процеси на транспорті. У результаті цього, новою формою територіальної організації транспортної інфраструктури стала мережа сучасних полімагістралей - міжнародні транспортні коридори (МТК). Вони формують комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою, допоміжними спорудами, під'їзними шляхами, прикордонними переходами, сервісними пунктами, вантажними та пасажирськими терміналами, устаткуванням для управління рухом. До МТК відносять такі маршрути та напрямки двостороннього масового переміщення вантажів і пасажирів, які здійснюються з великою швидкістю (для вантажів до 120 км/год, для пасажирів – до 160 км/год), комфортно, безпечно, з наданням різноманітних якісних послуг і з конкурентоздатними вартісними показниками [2].

Високий рівень транзитного потенціалу України, завдяки вигідному транспортно-географічному та геополітичному розташуванню на шляху

основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність розвинутої мережі транспортних комунікацій, зумовлює проходження її територією 4 Критських МТК (№3, №5, №7,

№9) та маршрутів: Балтика – Чорне море, Європа – Азія, ЧЕС, TRACECA. Транспортні коридори сприяють залученню транзитних потоків на територію України, що впливає на роль держави у міжнародному поділі праці та її участь у Європейській транспортно-логістичній інтеграції і формуванні Пан'європейського транспортного простору. Вони визначають комунікаційний каркас України, впливають на формування територіальної структури господарства, забезпечують здійснення просторових економічних зв'язків і є чинником розміщення продуктивних сил держави. Нині експорт транспортних послуг є суттєвою складовою експортного потенціалу України (74-84% загального експорту послуг).

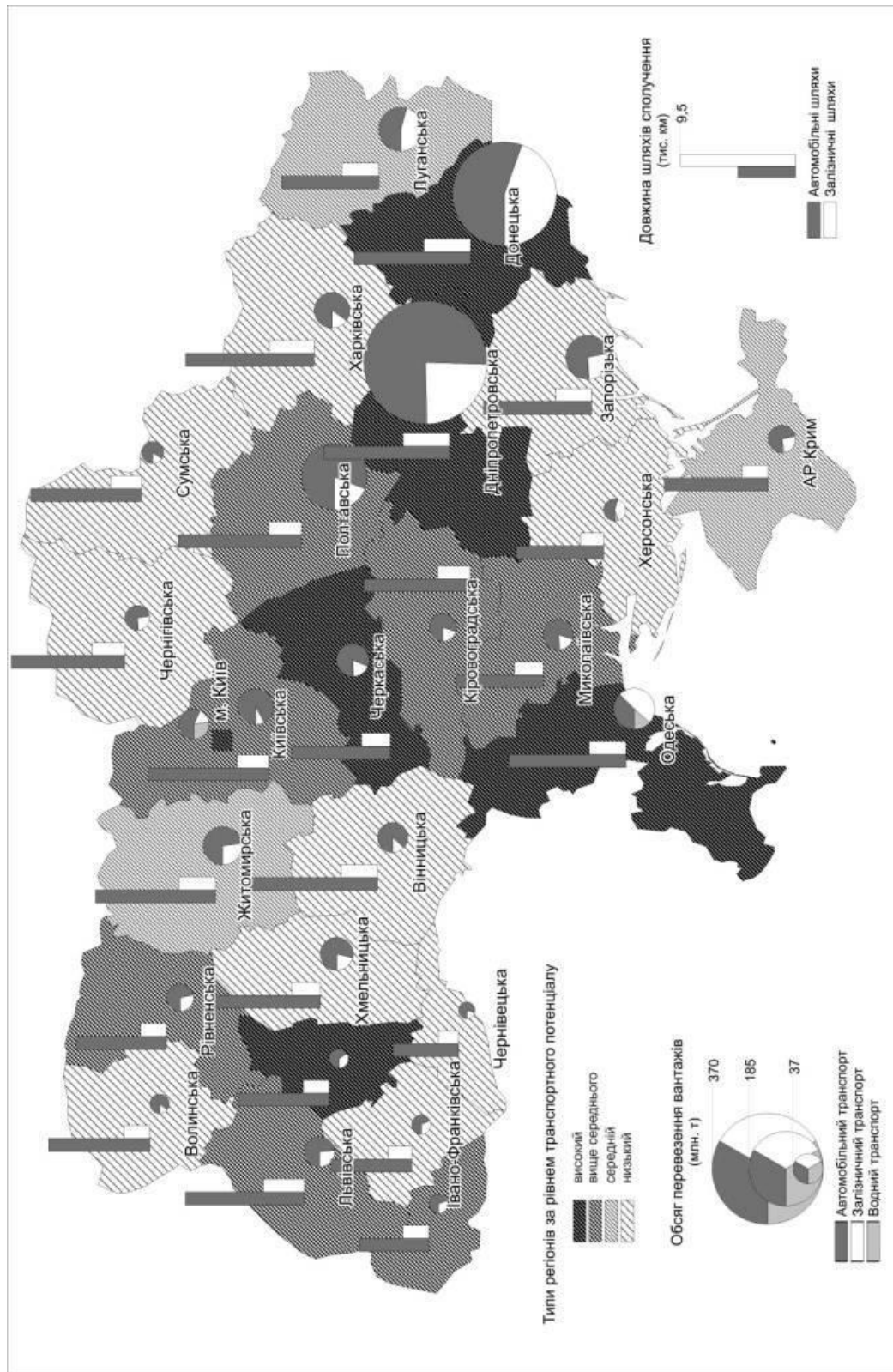


Рис.1. Транспортний потенціал регіонів України.

Вигідне геополітичне розташування України сприяє її розвитку як транзитної держави. Транзитний потенціал країни – це потенційні можливості наявних та додатково створюваних у країні об'єктів та засобів виробничої, інституціональної та інформаційної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем через територію країни транспортними засобами транзиту усіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних вантажів, у т.ч. енергетичних ресурсів, для споживання в інших країнах [1].

Транзитний потенціал залежить від системи чинників:

- - транспортно-географічне положення держави, розміщення її відносно глобальних економічних центрів, рівень розвитку транспортної системи та окремих видів транспорту;

- -забезпеченість транспортними засобами і якісними шляхами сполучення, їх пропускна спроможність, застосування новітніх засобів і технологій перевезень, технічний сервіс, використання логістики, організація та управління перевезеннями;

- -державна політика у сфері транзиту, стабільність та безпека перевезень;

- -тенденції розвитку світової торгівлі та обсяги континентальних та міжконтинентальних транзитних товаропотоків;

- - транзитна політика сусідніх країн-транзитерів.

За своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, що надають національні компанії вантажовласників та перевізників під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України. Крім того, транзит є каталізатором широкого спектра супутніх послуг із заправлення транспортних засобів паливом, організації торгівлі і харчування, ремонту транспортних засобів та сервісного обслуговування. Транзит дає змогу ефективно використовувати резерви перевізних можливостей транспортної системи, стимулює їхнє відтворення та удосконалення. Транзит варто

розглядати не тільки як частину бізнесу, що додає свій внесок у ВВП, але і як важливий елемент економічного позиціонування країни.

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішніми водами, автомобільним транспортом та переробляти у портах понад 60-70 млн. тонн і доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. т, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70%, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) – лише на 50% [4].

Висновки. Транзитний потенціал транспортної системи – це її спроможність забезпечувати високий рівень пропускної здатності транзитних потоків вантажів у міжнародному сполученні. Для успішної реалізації транзитного потенціалу необхідно здійснити впровадження низки організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які б забезпечували перевезення вантажів та пасажирів на високому якісному рівні.

Список літератури:

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Монографія. – К.: НІМБ, 2006. – 276 с.
2. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.
3. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : Монографія / За ред. С.І.Дорогунцова. – К.: Науковий світ, 2003. – 467с.
4. Програма утвердження України як транзитної держави у 2006-2010 рр. // Режим доступу до док. : <http://www.mtu.gov.ua/uk/strategy/73.html>.
5. Транспорт і зв'язок України, 2007 рік: Статистичний збірник / Державний комітет статистики України. – К., 2008. – 195 с.