

В. Дикань, д. е. н., професор, завідувач кафедри «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом»,
 Українська державна академія залізничного транспорту

ПРІОРИТЕТНІСТЬ ТА СТРАТЕГІЧНА ЗНАЧУЩІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ



Стратегічну значущість розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) як для транспортної галузі, так і взагалі для економіки України, важко переоцінити, адже саме українська транспортна система є однією з найважливіших «судин у кровоносній системі» транспортного ринку Європи.

Транспортна система відіграє важливу роль в економіці України. І не випадково... По-перше, це пов'язано з тим, що через територію нашої держави пролягають стратегічно важливі для Євразійського материка чотири з десяти МТК загальною протяжністю 3,22 тис. км, що забезпечують перевезення більш ніж 60% усіх транзитних вантажопотоків з Європи в Азію. З іншого боку, мережа МТК створює умови не тільки для збільшення обсягів товаро- та пасажиропотоку через країну, але також є резервом підвищення ефективності функціонування всієї національної економіки, оскільки відкриває державі доступ до одержання додаткових коштів за використання, по суті, практично невичерпного ресурсу — свого географічного положення з величезним транзитним потенціалом, що, на жаль, нині використовується лише на 60%. Однак, не дивлячись на рекордну кількість транспортних коридорів та їх цінність для економіки України, останнім часом усе більша частина вітчизняних галузей відчуває гострий дефіцит в ефективних механізмах управління, здатних забезпечити формування сприятливих умов для використання потужного

транзитного та промислового потенціалів країни та перетворення України на транспортний центр Європи.

► Місце України в системі міжнародних зв'язків

Сьогодні транспортна система України, з її 22 тис. км залізничних колій, 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортами, 18 державними МТП та більш ніж 42 тис. км нафтогазопроводів формує транзитний каркас країни, опосередковує її зовнішньоекономічні зв'язки та позиціонує країну на ринку міжнародних транзитних перевезень. За таких умов транзитний потенціал країни повинен не тільки номінально визначати її місце в системі міжнародних зв'язків, а стати головним фактором реалізації, нарощування та розвитку всіх пов'язаних із ним галузей національної економіки, і в першу чергу транспорту та промисловості.

Історично склалося так, що головну частину вантажопотоку через територію нашої держави формують саме транзитні перевезення. І не випадково, адже пропускні здатності вітчизняної транспортної системи дозволяють щодобово обслуговувати близько 2,2 млн т вантажів та біль-

Табл. 1. Динаміка зовнішньоекономічних транзитних вантажопотоків через територію України

Рік	Обсяг транзиту (тис. т)	Рік	Обсяг транзиту (тис. т)
2000	184 000,5	2007	386 956,6
2001	183 633,5	2008	325 423
2002	181 608	2009	178 134,1
2003	218 964	2010	152 353,8
2004	185 629,8	2011	151 242,98
2005	205 565,2	2012	124 893,91
2006	222 948,1	2013	120 126,59

ше 19 млн пасажирів. Однак потреба в модернізації, оновленні не тільки рухомого складу (зокрема, лише на залізничному транспорті протягом найближчих 6 років підлягає заміні весь рухомий склад) та зростанні якості технічних засобів переміщення вантажів (підвищення середньої швидкості руху) з одночасною невідповідністю системи організації перевезень установленим європейським стандартам (відсутність сучасної системи транспортно-логістичного обслуговування) призвели до зниження обсягів транзитних вантажопотоків через територію України (див. табл. 1–2), починаючи з 2009 року.

У цілому, під час аналізу динаміки транзитних вантажопотоків через територію нашої країни можна зазначити значне послаблення позицій України на ринку міжнародних транзитних перевезень, що виявляється в зменшенні обсягів транспортування. Зокрема, протягом лише 5 останніх років було втрачено майже 289 млн т вантажів, з яких найбільші обсяги припали на залізничний транспорт — 254,8 млн т.

Зміна структури торгівлі між європейськими та азіатськими країнами вплинула й на асортиментну групу транзитних вантажів по території нашої держави, спричинивши зниження в 5 разів обсягів перевезень виробів із каменю, гіпсу, цементу, кераміки, скла, продуктів тваринного походження та у 2 рази — недорогих металів та виробів із них. Сьогодні через невідповідність вітчизняної транспортної інфраструктури європейським стандартам усе більша частина вантажівідправників відмовляється від послуг української транспортної системи, використовуючи для транспортування інші альтернативні маршрути, зокрема вантажопотік між Європою та Російською Федерацією через територію Білорусі в 5 разів більший, ніж через територію України. Така переорієнтація транзиту завдає відчутних втрат для МТК № 5, у якого, як здавалося б, не повинно бути конкурентних маршрутів під час перевезень із країн Південної Європи. І, як результат, згідно з оцінками експертів, через інституційну, технічну та технологіч-

Фундаментальні зміни світової економіки, що супроводжуються процесами її глобалізації, привели до формування міждержавних та транснаціональних виробничих об'єднань за рахунок зняття існуючих бар'єрів для входження на національні ринки капіталу, забезпечили підвищення рівня мобільності капіталу на фоні дерегулювання та лібералізації міжнародної торгівлі, а розширення ринків збуту та поглиблення міжнародного поділу праці взагалі видозмінили світову систему транспортного обслуговування, зумовивши необхідність пошуку нових підходів до розвитку транспорту, нових технологій та раціональних шляхів освоєння перевезень пасажирів та вантажів.

Поряд із цим, зміна територіальних меж між виробництвом та споживанням продукції забезпечила збільшення обсягів та розширення номенклатури транснаціональних вантажопотоків, що зумовило потребу в покращенні якості транзитних зовнішньоторговельних зв'язків та стало підставою для формування потужної, багатофункціональної логістичної системи на основі комплексних транзитних транспортних магістралей, здатних об'єднати воєдино всі види транспорту та споживачів транспортних послуг. Такою і стала визначена ще у 80-ті роки стратегією ЄС система міжнародних транспортних коридорів як найбільш сучасний швидкісний комбінований трансконтинентальний коридор.

ну неготовність забезпечити транзит на міжнародному рівні щорічно державний бюджет України втрачає близько 2,5–3 млрд грн прибутку.

Таким чином, аби остаточно не втратити доходи від транзиту та забезпечити відродження провізних здатностей вітчизняної транспортної системи, у першу чергу, необхідно перейти до програми оновлення основних фондів транспортної галузі шляхом активізації інноваційних процесів у промисловому секторі країни.

► Розвиток логістичної інфраструктури

Згідно з принципами транспортної політики ЄС основою ефективного функціонування МТК, окрім інших факторів, визначено наявність логістичної інфраструктури та розвинутого промислового сектору регіону в зоні його тягіння. Саме тому сьогодні так активно обговорюється створення 42 логістичних транспортно-складських комплексів, розміщених на прикордонних переходах, у морських та річкових портах, а також у найбільших вузлових центрах України, таких як:

- Харків (обслуговування товарних потоків із Росією);
- Львів (товарних потоків із Польщею, Німеччиною, Угорщиною, Італією, Румунією, Словаччиною, Чехією та Австрією);

- Київ (обслуговування товарних потоків із Росією, Фінляндією, Молдовою, Румунією, Болгарією, Грецією);
- Одеса (обслуговування товарних потоків із Румунією, Болгарією, Грецією, Грузією, Азербайджаном та Туркменістаном);
- Донецьк (обслуговування товарних потоків із Грузією, Росією, Вірменією, Туреччиною);
- Рівне (обслуговування товарних потоків із Білоруссю, Польщею та Данією);
- у містах Яготин, Ковель, Луцьк, Краковець, Ужгород, Косини, Івано-Франківськ, Чернівці, Підгайці, Тернопіль, Хмельницький, Житомир, Вінниця, Біла Церква, Черкаси, Кіровоград, Шостка, Глухів, Суми, Полтава, Дніпропетровськ, Луганськ, Ізваричі, Запоріжжя, Маріуполь, Бердянськ, Миколаїв, Херсон, Джанкой, Євпаторія, Севастополь, Сімферополь, Феодосія, Керч, Іллічівськ та Рені.

Базовими елементами зазначених комплексів стануть логістичні центри, об'єднані в єдину систему управління транспортними потоками через країни та включені до складу європейської логістичної системи.

Однак формування та ефективне функціонування такої розгалуженої мережі логістичних центрів потребує створення низки економічних, технічних, технологічних, організа-

Табл. 2. Динаміка зовнішньоекономічних транзитних вантажопотоків через територію України

Рік	Транзит у цілому (без трубопровідного транспорту), у т.ч.	автомобільний	річковий	залізничний	морський	авіаційний	інший
2005	77 643,35	636,1	10,11	73 221,04	3765,54	1,4	9,16
2006	79 226,97	1614,14	18,5	75 050,72	2516,11	1,17	26,33
% від попереднього року	102	254	183	102	67	84	287
2007	107 154,2	4494,61	37,43	99 882,37	2693,97	1,28	44,54
% від попереднього року	135	278	202	133	107	109	169
2008	107 925,09	4908,71	74,73	93 347,6	9486,97	1,54	105,54
% від попереднього року	101	109	200	93	352	120	237
2009	50 152,33	3354,2	–	44 834,64	1899,38	1,17	62,94
% від попереднього року	46	68	–	48	20	76	60
2010	52 913,52	4649,12	–	44 511,77	3660,41	1,58	90,64
% від попереднього року	106	139	–	99	193	135	144
2011	58 123,45	5011,2	–	48 669,54	3912,07	2,8	527,84
% від попереднього року	110	108	–	109	107	177	582
2012	47 915,53	4850,03	7,58	40 940,14	1637,72	2,99	477,07
% від попереднього року	82	97	–	84	42	107	90
2013	40 877,35	5584,97	2,16	32 983,02	1519,33	0,77	787,1
% від попереднього року	85	115	28	81	93	26	165

ційних та правових основ, здатних забезпечити:

- підвищення якості перевезення транзитних вантажів до рівня європейських стандартів за рахунок упровадження на базі сучасних інформаційних технологій принципів логістики в організацію транспортного та транспортно-експедиторського обслуговування міжнародного транзиту, що забезпечить уніфікацію та широке впровадження найсучасніших технічних засобів, способів перевезень та переробки вантажів, здатних проводити їх обробку без розформування пакетів та вантажних місць;
- вирішення проблеми оновлення рухомого складу та покращення стану вітчизняної транспортної інфраструктури (за останні роки рівень зношення рухомого складу на всіх видах транспорту досяг 70–80%). На залізничному транспорті, окрім парку локомотивів, необхідно поповнювати та оновлювати вантажний вагонний парк, що на сьогодні нараховує близько 120 тис. вагонів, та проводити роботи з подальшої

електрифікації залізниць, розмежування вантажного та пасажирського руху;

- вирішення проблеми диспропорції між ресурсним потенціалом транспортного виробництва та галузевою транспортністю економіки, оскільки однобічний розвиток регіонів призводить до незбалансованості обсягів та структури вантажопотоків, а також до збільшення порожнього пробігу рухомого складу;
- створення умов для реорганізації постачальницько-збутової структури промислових та торговельних фірм у формі ліквідації їх власних транспортних підрозділів із передачею їх функцій і персоналу до логістичних центрів;
- скорочення термінів перебування товарів «у дорозі» шляхом поєднання виробничих процесів і транспортного обслуговування за рахунок мінімізації збитків на стиках взаємодії виробництва та транспортування;
- створення умов для подальшого розвитку мультимодальних, інтермодальних, контейнерних та контейнерних перевезень за рахунок

удосконалення нормативно-правової бази, ліквідації диспропорцій між рівнем розвитку потужностей із переробки вантажів у морських портах та прилеглої до них залізничної інфраструктури;

- удосконалення механізму митного обслуговування вантажів у пунктах перетину державного кордону та в МТП шляхом спрощення процедур митного огляду та порядку оформлення транзитних вантажів, що перетинають територію України;
- досягнення оптимального співвідношення між вартістю перевезень, комплексним обслуговуванням «від дверей до дверей» та часом доставки вантажів від пункту відправлення до пункту призначення.

На нашу думку, головною умовою, яка забезпечить зміцнення позиції транспортної галузі України на ринку міжнародних транзитних перевезень та сприятиме відродженню промисловості з виведенням її підприємств на конкурентоспроможний рівень виробництва, є створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру, що діятиме, використовуючи потенціал вітчизняної

транспортної системи, за умови стабільної державної політики в питаннях розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та розбудови транспортно-логістичних центрів на території України.

► Чому саме міжнародні транспортні коридори?

В обґрунтуванні їх вирішальної ролі для розвитку економіки країни й досі тривають дискусії. Більшість розглядає МТК як можливість використання транзитного потенціалу України та залучення додаткових обсягів вантажоперевезень через територію країни. І це цілком логічно.

Однак МТК — це не просто сукупність транспортних комунікацій із відповідним обладнанням різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів у міжнародному сполученні, у напрямках їх найбільшої концентрації. У першу чергу, МТК — це полігон впровадження сучасних логістичних технологій доставки вантажів, застосування основ корпоративної логістики, можливість переходу до інтегрованого управління логістичними процесами українських підприємств та єдиний шлях відродження вітчизняних виробництв. Зрозуміло, що створення високошвидкісного транспортного коридору вимагає розбудови в Україні нових швидкісних залізничних магістралей, автомобільних доріг, впровадження прогресивних логістичних технологій та створення логістичної інфраструктури, що відповідатимуть міжнародним вимогам до організації процесу перевезень. Однак це будуть виправдані капітальні інвестиції в початок розбудови економічної системи України, оскільки організація роботи такого роду «магістралей» зумовить низку позитивних зрушень у різних сферах економіки країни.

По-перше, основне з них те, що в результаті реалізації політики розбудови МТК, окрім збільшення іноземних інвестицій, зниження рівня безробіття за рахунок створення десятка тисяч нових робочих місць, збільшення розміру податкових платежів, промисловим підприємствам України «відкриється» доступ до ос-

Пріоритетність та стратегічна значущість транспортної системи для економіки України особливо зростає в умовах функціонування мережі МТК та спорудження магістралі «Лісабон – Шанхай», що забезпечить не тільки перевезення існуючих обсягів вантажів на європейському рівні, але й сприятиме залученню додаткового транзитопотоку. Так, за оцінкою фахівців Ради з вивчення продуктивних сил України, розбудова мережі МТК на території України дозволить збільшити обсяги транзиту в 5,4 разу до 457,5 млн т вантажів та одночасно забезпечить \$3 млрд доходу державному бюджету. На нашу думку, пріоритетність розвитку МТК визначається не лише необхідністю залучення додаткових транзитопотоків із країн Європи та Азії, а в першу чергу, їх стратегічним значенням для відродження вітчизняного промислового сектору країни з одночасним доведенням транспортного та логістичного сервісу до рівня міжнародних стандартів.

танніх досягнень із випуску високотехнологічної продукції за рахунок організації діяльності промислово-логістичного центру, утілення результатів яких у продукцію власного виробництва сприятиме відродженню промислового потенціалу економіки країни.

По-друге, сам процес розбудови МТК, окрім фінансових та матеріальних ресурсів, потребує залучення відповідних виробничих потужностей із випуску спеціальної техніки, призначеної для будівництва та ремонту, експлуатаційно-технологічного устаткування, різних видів транспортних засобів, що забезпечуватимуть функціонування даних коридорів. Саме це й пояснює двофункціональну модель економіки країни, суть якої зводиться до того, що стимул для забезпечення власного розвитку промисловість України отримує від розбудови МТК як з точки зору постачання комплектуючих, необхідних для їх будівництва, так і з позиції транспортування промислової продукції в межах країни й за кордон, організації процесу промислового виробництва на принципах корпоративної логістики.

Забезпечити реалізацію першого положення даної моделі можливо за умови створення Промислово-логістичних центрів (ПЛЦ), що стануть своєрідним центром промислових зон — зон тяжіння МТК та координатором інтелектуального й інноваційного процесів у промисловості. Їх функціональна роль у створенні підґрунтя для відродження промислового потенціалу економіки України полягає в такому:

1) маючи доступ до новітніх технологій, сировини та комплектуючих,

модулів та агрегатів, що представлені на світовому ринку, та використовуючи високий потенціал інтелектуальної інженерної думки, ПЛЦ забезпечуватимуть створення зразків високотехнологічної, конкурентоспроможної продукції, призначених для виробництва на потужностях українських підприємств;

2) тісно співпрацюючи зі світовим ринком промислової продукції, ПЛЦ забезпечуватимуть орієнтацію діяльності вітчизняних промислових підприємств виключно на ринковий попит;

3) використовуючи потужності як вітчизняної транспортної системи, так і МТК, ПЛЦ, з одного боку, сприятимуть організації своєчасного надходження необхідних комплектуючих та сировини для потреб підприємств промисловості, а з іншого — забезпечуватимуть для вітчизняних підприємств досягнення основних факторів формування міжнародної конкурентоспроможності. Така модель економіки, заснована на взаємодії промислового та сільськогосподарського виробництва з діяльністю транспортної системи країни та МТК, сприятиме не тільки зміні структури промисловості, інноваційно-технологічній модернізації її галузей на користь розвитку наукомістких, високотехнологічних виробництв, а й стане поштовхом до формування в Україні конкурентоспроможних міжорганізаційних форм, здатних конкурувати в системі великомасштабного транснаціонального бізнесу. 