

УДК: 339.543.38(477)

Кузьмін П.В.*

СПІВПРАЦЯ З МИТНИМ СОЮЗОМ ЯК ЧИННИК РОЗШИРЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

У нинішніх умовах максимально раціональне та продуктивне використання власного положення на світовій арені є каталізатором успішності держави. Маючи конкурентні переваги у певних сегментах економіки важливим залишається максимально зосередити увагу на них. У випадку України це транзитний потенціал, забезпечення якого раціонально можна використовувати співпрацю з міжнародними інтеграційними угрупованнями, зокрема, Митним союзом. Забезпечення співпраці дозволить отримати фінансові ресурси модернізації інфраструктури та зберегти значного партнера у галузі транзитних перевезень.

Ключові слова: транзитний потенціал, інвестиції, Митний союз, фінансові ресурси, модернізація інфраструктури.

Summary: Today the maximally rational and productive use of own position on a world arena is the catalyst of State progress. Using competitive edges in the certain segments of economy it is important to put maximally power of their development. In the case of Ukraine it is transit potential. Our state could use it rationally with cooperation between some of integration groupments, in particular with the Customs union. Providing of such cooperation will allow to get financial resources and to save big partner in segment of transit transportations.

Keywords: transit potential, investments, Custom union, financial resources, infrastructure modernization.

У нинішніх умовах максимально раціональне та продуктивне використання власного положення на світовій арені є каталізатором успішності держави. Маючи конкурентні переваги у певних сегментах економіки важливим залишається максимально зосередити увагу на них. Водночас, варто враховувати тенденції розвитку суспільства, світової економіки та політичні чинники, що безпосередньо впливають на можливості працювати у потенційному сегменті.

Транзитний потенціал України довгий період догматично сприймався як високий, здатний забезпечити значні обсяги, однак, сучасні дослідження вчених лише підкреслюють той факт, що з кожним роком дана перевага України перед іншими гравцями на світовій арені нівелюється. Реалізація транзитного потенціалу залишається на надзвичайно низькому рівні, паралельно його потенційні можливості теж зменшуються, що, в разі нехтування проблемою, може призвести до колапсу вітчизняної економіки.

Митний союз – спільнота, котра максимально забезпечує транзитні перевезення України у сучасних умовах, відповідно, даний сегмент потрібно використовувати щоб за-

* аспірант кафедри міжнародних економічних відносин Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки.

безпечити і в подальшому продуктивність. Митний союз – це потенційно широкий ринок із значними фінансовими можливостями, що, в першу чергу забезпечуються економічними та фінансовими потужностями Російської Федерації.

Дослідженням транзитного потенціалу України та впливом на нього інтеграційних прагнень займалися ряд вітчизняних та іноземних вчених, зокрема, В.М. Карпов, Н.Ю. Ткаченко, Н.В. Якименко, О.Н. Ларін та інші.

Основною метою дослідження є з'ясувати можливі наслідки співпраці України з Митним союзом у сфері використання транзитного потенціалу.

Транспортний сектор України сьогодні - це значний і важливий сегмент економіки країни. Частка транспортного сектора у валовому внутрішньому продукті України складає близько 10 % (9,3 % у 2008 р.). Чисельність зайнятих працівників у цій галузі становить майже 7 % від загальної кількості зайнятого населення. Україна володіє 21,9 тис. км залізниць, 169,4 тис. км автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морськими та 10 річковими портами, 36 аеропортами [2].

Перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій державі вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропуском і оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

Незважаючи на значні технологічні потужності національної транспортної інфраструктури, згідно з даними РНБО транзитний потенціал використовується лише на 60 %. За оцінками фахівців через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоотримує близько 2,5 млрд дол. США. Частка транзитних вантажів у загальному обсязі вантажів транспортного комплексу ще донедавна складала близько 50 %, тобто кожна друга тонна - це транзитний вантаж, а сьогодні обсяги цих перевезень і обробки впали майже в 2 рази [3].

О.Н. Ларін під транзитним потенціалом транспортної системи розуміє її “здатність забезпечувати високий рівень пропускної здатності транзитних потоків вантажів в міжнародному сполученні”. Вчений, зокрема, виділяє основні фактори, що впливають на ступінь завантаження транспортної системи:

- загальні тенденції розвитку міжнародних економічних систем;
- положення та роль держави у міжнародному економічному просторі, єдиній мережі транспортних комунікацій;
- територіальна та видова структура перевезень;
- відповідність пропускної можливості транспортно-технологічної інфраструктури потужності транзитних вантажоперевезень [5].

Забезпечення поточних та перспективних витрат утримання та вдосконалення транзитного потенціалу може бути досягнуто кількома потенційними джерелами:

- державне фінансування. У даному випадку мова йдеться про виділення коштів із державного бюджету, що, зрештою, може негативно відобразитись на перспективах економіки в цілому, оскільки об'єм необхідних вкладень даного сегменту є значним.

Якість державного втручання є важливим фактором розвитку транзитного потенціалу, а його необхідність зумовлена: 1) занадто високою капіталоемістю галузі і довгостроковим характером інвестицій; 2) монополістичним характером елементів транспортної сис-

теми; 3) необхідністю спеціального функціонально-правового режиму роботи; 4) вимогами підтримки високого рівня функціональності транспорту для нормальної роботи виробничої системи, обміну і життєдіяльності суспільства; 5) загостренням екологічних проблем, що пов'язані зі зростанням обсягів і інтенсивності транспортних перевезень; 6) особливою значущістю для забезпечення національної безпеки [7].

- кошти інвесторів. Дані інвестори можуть бути як внутрішні, так і зовнішні. При впровадженні системи платних доріг та ренти залізничних перевезень внутрішніми інвесторами можуть бути будь-які юридичні та фізичні особи, що користуються шляхами.

Щодо зовнішніх інвесторів, в умовах міжнародної інтеграції нарівні із власне державними джерелами фінансування транспортних техніко-технологічних проектів залишається фінансування із інтеграційних угруповань, до яких держава входить, планує вступати або просто тісно співпрацює. У випадку України спостерігається тісна співпраця як із східним вектором, в особі ЄврАзЕс, де Україна має статус спостерігача із 2002 року та Західним, представленим ЄС. Основним завданням є узагальнення можливих находжень із кожного вектора та визначення оптимального рівня співробітництва, що підняло б транзитний потенціал України на якісно новий рівень.

Згідно зі статистикою СОТ експорт транспортних послуг становить 21,3% від загальносвітового експорту комерційних послуг. В Україні частка імпорту досягає 0,4%, експорту – 1,0% на загальносвітовому ринку транспортних послуг. Країни ЄС (27) здійснюють 32,1% імпорту та 43,2% - загальносвітового експорту транспортних послуг. Зокрема, згідно зі статистикою ЄС на міжнародні перевезення товарів морем припадає 50,8%, автодорожні – 17%, залізничні – 1,3%, повітряні – 22,9%. За змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень [1].

Як зазначається у Програмі економічних реформ Президента України на 2010— 2014 роки "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава", транзитний потенціал країни недовикористовується: вантажопотік між Європою та Російською Федерацією через Білорусь є у 5 разів більшим, ніж через Україну. Як наслідок, не створюються нові робочі місця, а державний бюджет не отримує додаткових джерел доходу [6].

Саме транспортна система України формує транзитний каркас території, визначає можливості і перспективи реалізації потенціалу її вигідного гео економічного і геополітичного розташування. У транспортній системі Української держави, у виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний, повітряний і космічний види транспорту. Це підтверджується і статистичною інформацією (див. табл. 1).

Таблиця 1

Обсяг транзитних перевезень та переробки вантажів у морських і річкових портах України [8]

Вид транспорту	Перевезено транзитних вантажів, тис. т						У % до 2009
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Усіма видами транспорту, в тому числі:	205565,2	222948,1	386956,6	325423	178134,1	152353,8	85,5
залізничним	73221	75050,7	99882,4	93347,6	44834,7	44511,8	99,3
автомобільним	636,1	1614,2	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	138,6
морським	3765,5	2516,1	2693,9	3486,9	1899,4	3660,44	192,7

Вид транспорту	Перевезено транзитних вантажів, тис. т						У % до 2009
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
річковим	10,1	18,5	37,4	74,7	-	-	-
авіаційним	1,4	1,2	1,3	1,5	1,17	1,58	134,7
трубопровідним	127921,8	143721,2	279802,4	223498	127981,7	99440,3	77,7
інші	9,2	26,3	44,5	105,5	62,9	90,7	144
Переробка транзитних вантажів:							
морськими портами	50556	53198	69167	66286	52132,6	44182,3	84,7
річковими портами	57	89	179	191	146,7	10,8	7,4

Як свідчать дані таблиці 1, в Україні починаючи з 2009 року спостерігається тенденція до зменшення обсягів транзитних перевезень. Так, у 2009 році масштаб транзитних перевезень порівняно з 2008 роком скоротився у 1,82 рази. У 2010 році транзит вантажів у порівнянні з попереднім роком скоротився ще на 14,5%, що пояснюється рядом факторів, зокрема, стрімким передкризовим зростанням обсягів у 2007 році та впливом світової фінансово-економічної кризи.

Таблиця 2
Динаміка транзитних перевезень вантажів (зовнішньоекономічних вантажопотоків) територією України за 2005—2010 рр.

Показники	Роки				2010 р. у % до 2005 р.
	2005		2010		
	маса вантажу (тис. т)	% до підсумку	маса вантажу (тис. т)	% до підсумку	
Транзит (у цілому)	77643,3	100	52913,5	100	68,2
у тому числі транспортом:					
автомобільним	636,1	0,82	4649,1	8,79	703,9
річковим	10,1	0,01			
залізничним	73221	94,3	44511,8	84,2	60,8
морським	3765,5	4,85	3660,4	6,92	97,2
авіаційним	1,4	0	1,6	0	114,3
іншим	9,2	0,01	90,6	0,17	

Згідно таблиці 2 можна підтвердити тенденцію втрат власних транзитних позицій Україною. За 2011 рік через територію України пройшло транзитом 151,2 млн. т вантажів, що на 0,7% менше, ніж за 2010 рік. Основними групами транзитних вантажів є енергетичні матеріали, Нафта та продукти її перегонки - 77,4%, руди, шлаки та зола - 7, чорні метали - 2,12, добрива — 3,2, сіль, сірка, штукатурні матеріали, цемент - 2,1 %. Найбільшими країнами-транзитниками залишаються країни СНД Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які відправили 99,8% всього транзиту вантажів цих країн. Частка країн СНД у загальному обсязі транзиту становить 93,4%.

Найбільш вагомим партнером з транзитних перевезень є Російська Федерація, частка якої в загальному обсязі транзиту СНД у 2011 році становила 87,7%, з них 73,9% припадає на транзит газу і нафти. Казахстан відправив територією України 10,7 млн. т

транзитних вантажів (7,1%). Такі потенційні для України транзитники, як Білорусь та Молдова, за 2011 рік відправили відповідно 3,6 та 2,7 млн. т вантажів, або 2,4 та 1,9% загального обсягу транзиту країн СНД [4].

При якісному та продуктивному співробітництві із Митним союзом Україна могла б акумулювати власну зацікавленість у стабільній ролі транзитера вуглеводнів до Європи. Водночас рівень співробітництва та умови входження потребують окремого дослідження, оскільки можуть ставити під сумнів перспективи та навіть суверенітет нашої країни.

Саме тому, враховуючи потенційну зацікавленість сторін у поглибленні співпраці, варто максимально використати своє положення та виконати власний інтерес максимально широко. З цієї позиції співпраця або ж потенційна участь у Митному союзі сприймає дану організацію, першочергово, як фінансового донора, забезпечення вдосконалення транспортної інфраструктури та розширення транзитного потенціалу держави.

Основними вимогами до вдосконалення транспортної інфраструктури є:

- Зниження перевантаження транспортної інфраструктури та підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного сектора;
- відділення управління інфраструктурою від перевізної діяльності (як мінімум, в бухгалтерському обліку);
- допуск залізничних компаній до міжнародних інфраструктурних проектів з метою надання міжнародних транспортних послуг;
- створення оптимальної галузевої структури транспортного сектору;
- розвиток взаємодії між різними видами транспорту;
- фінансування розвитку транспортної інфраструктури;
- реалізація комплексу заходів по підвищенню безпеки транспорту;
- створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, забезпечуючих компенсацію повних витрат суспільства;
- вдосконалення функціонування пасажирського транспорту [9].

Підсумовуючи вищезазначене, варто сказати, що географічне розташування та політичні чинники зумовлюють необхідність варіювати власним становищем між західним та східним векторами співпраці, шукаючи оптимальну консистенцію для вітчизняної економіки.

Митний союз залишається потенційно вигідним угрупованням для України з позиції фінансування техніко-технологічного переоснащення транспорту та реалізації транзитного потенціалу, вважаючи роль країн-членів у транзиті вантажів Україною на сучасному етапі.

При раціонально побудованій політиці співпраці або ж членства на гідних умовах, наша держава могла б забезпечити безперебійне та стабільне використання власного транзитного потенціалу.

Список використаних джерел

1. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту / А. Брайковська // Економіст. – 2012. - №9. – С. 50-54
2. Бабина О. Напрямки державної політики в транспортній галузі України / О. Бабина [Електронний ресурс]. – режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Skhid/2012_1/4.pdf
3. Ващенко Н. Структурні особливості розвитку транспортної системи України / Н. Ващенко // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 6. – С. 148-150

4. Карпов В.М. Транспортна інфраструктура в зовнішньоекономічній діяльності України / В.М. Карпов // формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – №10. – с. 98-104
5. Ларин О.Н. Концепція транзитного потенціала транспортної системи / О.Н. Ларин [Електронний ресурс]. – режим доступу : <http://csc.ac.ru/ej/file/3726>
6. Прейгер Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України : політико-економічний журнал. – 2012. – №4. – с. 47-59
7. Ткаченко Н.Ю. Розвиток транзитного потенціалу України / Н.Ю. Ткаченко, автореферат. [Електронний ресурс]. – режим доступу : lawdiss.org.ua/2011-01-15-11-45-49.html?page=shop.getfile&file_id=91093081&product_id=1093081
8. Транзитний потенціал України : сучасний стан, проблеми та перспективи [Електронний ресурс]. – режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Gileya/2011_47/Gileya47/P17_doc.pdf
9. Якименко Н.В. Транспортна система України та глобалізаційні процеси / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – №25. – 2009. – с. 93-96