

СЕКЦІЯ 5
НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ТА УСТАНОВИ
ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА СНД

УДК:[338.47:338.58]

*П. В. Кузьмін, аспір. кафедри міжнародних
економічних відносин Східноєвропейського національного
університету ім. Лесі Українки
(Україна, м. Луцьк)*

**Оптимізація використання транзитного потенціалу України
в сучасних геополітичних умовах**

*Робота виконана на кафедрі міжнародних
економічних відносин СНУ ім. Лесі Українки*

На сьогодні Російська Федерація намагається змінити геополітичну карту Європи та, як наслідок, розклад сил у сучасному світі. Україна в даній ситуації може втратити частини власної території та транзитний потенціал, використання якого в останні роки утримувало економіку нашої держави від спаду, відповідно, важливо оцінити можливості використання транзитного потенціалу України у майбутньому та спрогнозувати його розвиток.

Ключові слова: транзитний потенціал, транзит вантажів, перевезення, тарифна політика.

Kuzmin P.V. Optimization of the Ukrainian transit potential using in modern geopolitical world. Ourdays Russian Federation tries to change the geopolitical map of Europe and, as a result,

curriculum of forces in the modern world. Ukraine in this situation can lose parts of own territory and transit potential. Using of it in the last years stopped the crisis of state economy, so it is important to estimate possibilities of the use of Ukrainian transit potential using in the future and to make a prognosis of his development.

Keywords: transit potential, loads transit, transportation, tariff policy.

Існує цілком обґрунтоване твердження, що Україна – це держава з високим рівнем використання транзитного потенціалу, водночас агресивні дії Російської Федерації стосовно України зумовлюють дестабілізацію економічної ситуації в державі та передбачають необхідність переформатування засад співробітництва з урахуванням даного фактору.

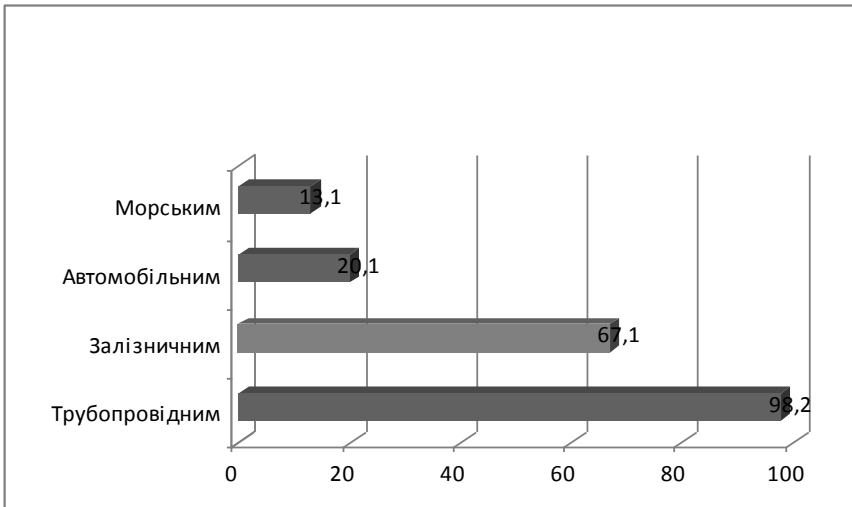
Метою дослідження є визначити перспективи майбутнього використання транзитного потенціалу України із врахуванням усіх факторів впливу.

Оптимізація використання транзитного потенціалу України в сучасних умовах – це одне із основних **завдань**, що потребує вирішення для уникнення дефолту, ще більш поглибленого знецінення гривні та інфляції.

Викладення результатів дослідження. За останні роки Російська Федерація була одним із основних торговельно-економічних та політичних партнерів України, стабільна та довготривала співпраця у транзиті енергоносіїв являлась фундаментальною засадою високого транзитного потенціалу нашої держави.

Згідно даних Комітету статистики України найбільшими країнами-транзитниками є представники СНД: власне Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які відправили

94,7% всього транзиту вантажів територією України. Серед них, найбільшим транзитником є Російська Федерація, частка якої у загальному обсязі транзиту склала 84,6%. У відправленні транзиту вантажів трубопровідним транспортом частка Російської Федерації склала 98,2%, залізничним - 67,1%, автомобільним - 20,1%, морським -13,1%. Казахстан відправив територією України 9,8 млн.т транзитних вантажів (6,4% транзиту) [4].

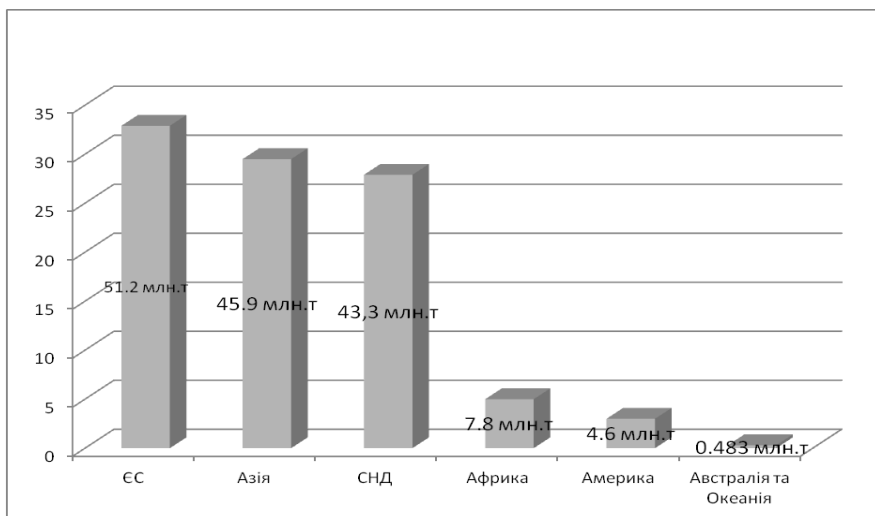


Графік 1. Частка Російської Федерації в транзиті вантажів, %

Оцінюючи загальну структуру експортних вантажопотоків з України варто знову виділити СНД, країни-члени якого забезпечують 43.3 млн. тон вантажів або 28%. Варто розуміти, що при подальшому негативному розвитку ситуації дана цифра буде істотно зменшена. Спад показників за 2014 рік безумовно

матиме місце, однак прагнення сепаратистів до відокремлення від України може створити імпульс гіперспаду.

Варто зазначити, що спад обсягів транзитних перевезень вантажів територією України розпочався ще до останніх подій, а саме незаконної анексії Російською Федерацією Криму та провокування нею ж військового конфлікту на сході України.



Графік 2. Обсяги експортних вантажопотоків, %

Згідно звіту Міністерства інфраструктури України за січень – вересень 2013 року обсяги транзитних перевезень зменшилися на 20%, або 6,3 млн. тонн, доходи – на 131,3 млн. дол. США. Це пов’язували із кризовими явищами у світовій економіці, що супроводжувалися зниженням платоспроможного попиту на продукцію базових галузей економіки, а саме скороченням обсягів виробництва в металургії, стагнації будівельного сектора тощо. Разом з цим, при загальному зменшенні обсягів перевезень

транзитних вантажів також відбулося по деяких позиціях і збільшення обсягів, а саме: лісних вантажів, автомобілів, брухт чорних металів, хімікатів, що варто враховувати при плануванні наступного розширення рівня використання транзитного потенціалу.

За 9 місяців 2013 року в напрямку морських торговельних портів України спрямовано 71,1% транзитного вантажопотоку, обсяги якого становлять 17 872,7 тис. тонн, що в порівнянні з аналогічним періодом 2012 року менше на 22,4%, або на 5 154,0 тис. тонн [1].

На залізничному транспорті рівень транзитних вантажних перевезень зменшився майже на 15%. Найсуттєвіше зменшення вантажопотоку зафіксовано у міждержавному сполученні. У 2013 році обсяги транзитних перевезень у цьому напрямку скоротилися на 28,7% порівняно з 2012 роком і становлять 5 млрд 196 млн т/км.

Значне падіння транзиту вантажів спостерігається також у внутрішньодержавному сполученні. Так у 2013 році обсяги транзитних перевезень територією України склали 1 млрд 116 млн т/км, що на 9,4% менше, ніж було заплановано [2].

Виділяються наступні причини спаду:

- зниження світового попиту внаслідок кризових явищ в економіці;

- політика держав, яка спрямована на розвиток та завантаження власних портових потужностей, у тому числі Російська Федерація;

- зміна ринкової ситуації для окремих вантажів. (Так, стагнація ринків чорних металів призводить до зменшення споживання сировини, а саме чавуну та руди залізної, які складають основу транзитного вантажопотоку. Несприятлива

економічна ситуація склалася в сегменті добрив і прогнозується на наступні роки. На світовому вугільному ринку спостерігається стійка тенденція до закупівель колумбійського і південноафриканського вугілля, що зменшує експорт російського і, як наслідок, негативно відображається на українському транзиті) [1].

Також можна додати такий фактор, як застарілість основних фондів, що забезпечують транзитний потенціал України (транспорт, транспортні шляхи, колії, склад залізничі тощо).

Відповідно, сьогодні Україна знаходиться на межі втрати статусу держави з високим транзитним потенціалом. Для того, щоб вирішити дану проблему необхідно враховувати майбутній розвиток подій в середині держави та конфлікті із Російською Федерацією, оскільки абсолютно різними будуть підходи при врахуванні Криму територією нашої держави та безконфліктного сходу і віднесення даних територій до сусіднього окупанта.

Проте, при будь-якому розвитку геополітичного діалогу добросусідські та партнерські відносини із Російською Федерацією можна вважати втраченими, відповідно, для того щоб забезпечити вищезазначені втрати транзитних вантажів потрібно шукати альтернативи:

- ОЧЕС (організація Чорноморського економічного співробітництва) – активізація співпраці України із членами організації може збільшити вантажопотік через морські порти, а це контейнерні, контрейлерні перевозки, розширення зв'язків із країнами Азії. При логістичному підході можливості даного ринку є практично необмежені.

- ЄС та тарифна політика. На сьогодні Україна має безпрецедентну підтримку від ЄС стосовно руху товарів та

послуг, демократизації суспільства, відповідно, з даною підтримкою Україна може регулювати власну тарифну політику для Російської Федерації стосовно руху будь-яких вантажів. Паралельно можливо здійснити інтеграцію України до європейської транспортної системи, використати потенційні кошти західних партнерів для розбудови власної інфраструктури.

З етичних міркувань ми не розглядаємо ситуацію відходу частини території України до окупанта.

Водночас, варто зазначити, що при загальному зменшенні транзитних перевезень відзначається позитивна динаміка у певних секторах, а саме: відбулося збільшення обсягів перевезень хімікатів - на 112,6 тис. тонн, або на 6,4%; лісних вантажів –на 90,6 тис. тонн, або в 2,2 раза; брухту чорних металів -на 84,2 тис. тонн, або в 4,7 раза; солі - на 34,0 тис. тонн, або 58,3%; коксу - на 81,9 тис. тонн, або в 3 рази; автомобілів - на 39,5 тис. тонн, або 53,3%; кольорових металів - на 2,2 тис. тонн, або на 68,3% [1]. Розширення функціонування наступних галузей економіки у майбутньому можуть поживати рівень транзитних перевезень України незалежно від сценарію розвитку ситуації.

Загалом варто зазначити що політико-географічне підґрунтя майбутнього використання транзитного потенціалу України справляє негативну тенденцію. Агресивні дії Російської Федерації, можлива відмова від співпраці та зменшення обсягів транспортних послуг забезпечують спад транзитного потенціалу. Водночас можливі альтернативи співробітництва у транзитному середовищі можуть не лише сповільнити спад транзитних перевезень, а й сприяти поживленню ситуації із можливим у майбутньому поступовим зростанням.

Джерела:

1. Звіт про повторне відстеження результативності наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_55/print/39677.html

2. Зменшення обсягів транзитних перевезень Південної залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pz.gov.ua/news/razvorot.php?mid=100161&lid=3&id=3707>

3. Обсяг транзитних вантажних перевезень через територію України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://agravery.com/5004>

4. Транзитний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Gileya/2011_47/Gileya47/P17_doc.pdf

5. Транзитний потенціал – умова інтеграції України до європейської та світової транспортної системи / Ю. Пашенко // формування ринкових відносин в Україні: збірник наукових праць. – 2005. – №10. – с. 13-16