

УДК 332.565

**Л. Л. Ковальська, д.е.н., проф.**  
**завідувач кафедри економіки та підприємництва**  
**Луцький національний технічний університет**

### **Теоретичні дослідження транзитного потенціалу регіону**

Розглянуто підходи до трактування понять «потенціал», «транзит», «транзитний потенціал». Виділено підходи та визначальні ознаки, що формують змістове наповнення понять «потенціал», «транзит», «транзитний потенціал». Подано авторське бачення сутнісної характеристики транзитного потенціалу регіону. Досліджено чинники формування транзитного потенціалу регіону.

**Ключові слова:** регіон, транзит, потенціал, транзитний потенціал, чинники, міжнародні транспортні коридори.

**Л. Л. Ковальська**

### **Теоретические исследования транзитного потенциала региона**

Рассмотрены подходы к трактовке понятий «потенциал», «транзит», «транзитный потенциал». Выделены подходы и определяющие признаки, которые формируют смысловое наполнение понятий «потенциал», «транзит», «транзитный потенциал». Представлено авторское видение сущностной характеристики транзитного потенциала региона. Исследованы факторы формирования транзитного потенциала региона.

**Ключевые слова:** регион, транзит, потенциал, транзитный потенциал, факторы, международные транспортные коридоры

**L. Kovalska**

### **Theoretical study area transit capacity**

The approaches to the interpretation of the concepts of "potential", "transit" "transit potential." Highlight approaches and defining features that form meaningful concepts of "potential", "transit" "transit potential", which is the potential, resources and results. Posted authors' view of the essential characteristics of the transit potential. Proved the value of the transit potential of the region in the formation of international transport corridors. Studied international transport corridors that cross Ukraine. Following factors forming the transit potential.

**Key words:** region, transit capacity, transit capacity factors, international transport corridors.

**Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** В умовах посилення процесів глобалізації та міжнародної і міжрегіональної конкуренції рівень розвитку як кожної держави, так і окремого регіону все більше залежить від їх спроможності реалізувати наявний потенціал з врахуванням стратегічних орієнтирів розвитку. Поглиблення диспропорцій у рівнях ресурсної забезпеченості супроводжується неефективною спеціалізацією регіонів держави, неврахуванням їх потенційних можливостей та специфічних особливостей розвитку, що негативно впливає на стратегію розвитку та транзитний потенціал регіонів в цілому. В зв'язку із цим, особливого значення набувають питання формування та розвитку транзитного потенціалу регіонів держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Теоретичні та прикладні аспекти дослідження потенціалу регіону знайшли своє відображення в роботах провідних вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема, таких як О. Амоші, Л. Абалкіна, О. Анчишкіна, Є. Бойка, В. Гейця, З. Герасимчук, М. Долішнього, С. Дорогунцова, В. Захарченка, М. Іванова, В. Євдокименка, І. Лукінова, І. Михасюка, Е. Фігурнова, М. Чумаченко, І. Школи, В. Щелкунова та інших.

Проблеми ефективного використання транзитного потенціалу України активно досліджуються багатьма українськими дослідниками, ученими, фахівцями різних галузей науки й практики, серед яких: В. Засадко, С. Ільченко, А. Колесников, Н. Кушнір, О. Мініна, І. Смирнов, І. Сокур, О. Хумаров, О. Шестак, А. Яценко та ін. Необхідно відзначити, що вивчення транзитних можливостей нашої країни вимагає більш ретельного наукового аналізу, зокрема щодо можливостей їх розширення шляхом використання переваг транскордонного співробітництва.

**Цілі статті.** Відповідно до цього метою нашого дослідження є проведення теоретичних досліджень транзитного потенціалу регіону.

В сучасних умовах функціонування ринкової економіки все більше спостерігаються відмінності у рівнях розвитку регіонів держави, спричинені, з одного боку, різним ресурсним

забезпеченням, а з іншого, – специфічними особливостями регіонів, які є передумовою формування їх транзитного потенціалу.

Для визначення сутності поняття «транзитний потенціал регіону» використаємо послідовно методи аналізу та синтезу. Метод аналізу дозволить проаналізувати елементи даного поняття, знайти необхідне змістовне наповнення, яке дало б можливість повною мірою відобразити сутність використаних термінів у їх поєднанні. Метод синтезу дозволить відшукати найбільш суттєві зв'язки, визначальні характеристики, які формуватимуть нову якість, що відповідатиме сутності транзитного потенціалу регіону.

Структура комплексного дослідження сутнісної характеристики поняття «транзитний потенціал регіону» подана на рис. 1.

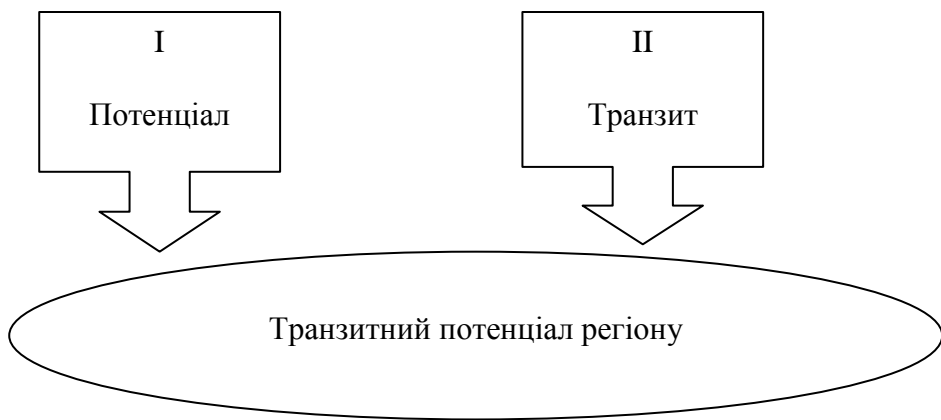


Рис. 1. Структура комплексного дослідження сутнісної характеристики поняття «транзитний потенціал регіону» (розроблено автором)

Для визначення економічного змісту поняття «транзитний потенціал регіону» проаналізуємо різні підходи до змісту таких категорій, як: «потенціал», «транзит».

В етимологічному значенні термін «потенціал» походить від латинського слова «potentia» й означає «приховані можливості»,

які в господарській практиці, завдяки праці, можуть стати реальністю [1, С.5].

Під час аналізу підходів щодо трактування поняття «потенціал» викликає інтерес однокореневе слово «потенція», яке також походить від латинського «*potentia*» – «сила» і означає можливість, та, що існує у прихованому вигляді і може виявитися за відомих умов [2].

Слід відмітити, що вказані терміни різняться у трьох основних моментах. «Потенція» визначається невиявленими, нерозкритими, сформованими і неуречевленими можливостями. Перетворитися на реальні можливості (потенціал) вони можуть лише в процесі економічної діяльності.

Поняття «потенціал» характеризується можливостями реальними, конкретними, фіксованими, сформованими в процесі будь-якої економічної діяльності і в теперішній час нереальними з будь-яких причин, але знаходяться вони в готовому вигляді [3, С.21].

Для досліджуваних понять спільними елементами є ресурси, які дозволяють реалізувати наявні можливості [3, С.21]. Однак поняття «потенціал» включає ресурси, які створюють приховані можливості. Якщо розглядати «потенціал» у відношенні до регіону, то він виражає реальні можливості регіону до використання наявних ресурсів для досягнення поставлених цілей. Поняття «потенція» відображає лише теоретичну, таку, що не враховує реальні відтворювальні умови, здатність окремого суб'єкта до використання ресурсів і створення матеріальних благ та послуг [3, С.21].

В цілому виділяють два основних наукових підходи до трактування поняття «потенціал»: фізико-математичний та економічний.

Згідно з фізико-математичним підходом під потенціалом розуміють величину, яка характеризує запас енергії тіла, що перебуває в певній точці силового поля [4, С.902]. Даний підхід трактування поняття «потенціал» має прикладний характер для фізики, хімії, математики. Він відкрив цілий ряд понять в цих науках: магнітний потенціал, електричний потенціал, хімічний потенціал тощо [5, С.655]. Відтак, сучасна економіка запозичила

термін «потенціал» із фізики, де він означає кількість енергії, яку накопичила система і яку вона спроможна реалізувати в роботі [6, С.8].

В рамках економічного підходу простежується панування двох основних концепцій щодо визначення сутності потенціалу, а саме – ресурсної та результативної.

Зазначимо, що у Великому енциклопедичному словнику поняття «потенціал» трактується двома точками зору. По-перше, як засоби, запаси, джерела, які є у наявності та можуть бути мобілізовані, приведені в дію, використані для досягнення певної мети, виконання плану, вирішення якого-небудь завдання; по-друге, як можливості окремої особи, суспільства, держави у певній сфері [7, С.1558]. У наведеному тлумаченні зроблено акцент уже не лише на наявних ресурсах, а, що суттєво, на можливостях їх мобілізації [8, С.200].

Представники ресурсної концепції (Л. Абалкін, Н. Архангельський, С. Белова, Д. Черніков та інші) вважають, що потенціал – це сукупність необхідних для функціонування або розвитку системи різних видів ресурсів [9, С.8]. Так, зокрема Л. І. Абалкін відмічає, що поняття «потенціал» і «ресурси» не слід протиставляти [9 С.8]. Потенціал представляє собою «узагальнену збірну характеристику ресурсів», прив'язану до місця та часу [1, С.8].

Більш чітким та системним підходом до визначення поняття «потенціал», на нашу думку, є результативна концепція, яка враховує взаємозв'язки і участь ресурсів у процесі виробництва, адже, потенціал будь-якого рівня виникає як результат взаємодії ресурсів, що його забезпечують, і компетенцій. Ця концепція вимагає складнішого підходу до оцінки потенціалу, оскільки передбачає дослідження його динаміки та порівняння з обраним базисом.

Проведений нами аналіз літературних джерел відносно дослідження потенціалу свідчить, що й досі не існує однобічного підходу до економічного трактування суті потенціалу: або як сукупності ресурсів, або як можливості виробничих сил досягти певного ефекту. При всій розбіжності наведених уявлень, вони, на наш погляд, мають набагато більше спільного. Тобто, потенціал як

можливість до розвитку системи, забезпечення досягнення мети, виконання поставлених завдань асоціюється з певною сукупністю ресурсів.

Отже, в основі поняття «потенціал» закладено такі ознаки як сукупність ресурсів та потенційні можливості.

Враховуючи точки зору даних вчених-економістів, будемо виходити з того, що «потенціал» – це максимальні можливості об'єкта функціонування з урахуванням чинників впливу раціонально використовувати всі види ресурсів для досягнення поставлених цілей.

Під транзитом розуміють перевезення вантажів або пасажирів з однієї держави до іншої або з одного пункту до іншого через проміжні пункти. Загальне поняття транзиту передбачає різні перевезення та наявність пунктів відправлення, проміжного та кінцевого.

Закон України «Про транзит вантажів» звужує поняття транзиту до міжнародних перевезень через територію України, оскільки визначає транзит вантажів як «перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України» [10]. Даний закон визначає транзит вантажів лише авіаційним, автомобільним, залізничним морським і річковим транспортом. До уваги не беруться трубопровідний транспорт і лінії електропередач. Це є очевидним, оскільки технологічні особливості транзиту газу та електроенергії вимагають особливих умов, що регулюється іншим законодавством та міжнародними угодами.

Основні підходи до трактування поняття «транзитний потенціал» наведені в табл.1.

Таблиця 1

Основні підходи до трактування поняття «транзитний потенціал»\*

Автор	Визначення	Визначальні ознаки
-------	------------	--------------------

1	2	3
Ткачук С.В.[11]	Транзитний потенціал – це сукупність усіх наявних засобів та можливостей, які можуть бути використані для забезпечення транзиту.	Наявні засоби та можливості для транзитних перевезень
Алькема В.Г.[12]	Транзитний потенціал країни можна визначити як кількісні та якісні властивості й можливості ресурсів транспортної системи країни, а також її спроможність до підвищення рівня ефективності функціонування та забезпечення належного рівня транспортного обслуговування споживачів із врахуванням інтересів держави та всього суспільства	Властивості та можливості транспортної системи регіону
Мініна О.В.[13]	Транзитний потенціал регіону представляє собою складну, динамічну, адаптивну, стохастичну систему взаємопов'язаних елементів, які виконують різні функції у процесі забезпечення проходження транспортних потоків інших країн територією держави та досягнення цілей комплексного розвитку як окремого регіону, так і країни в цілому	Система взаємопов'язаних елементів

Продовження табл.1.

1	2	3
---	---	---

Костенко Є.О.[14]	Енерготранзитний потенціал України, представлений нафтотранспортною та газотранспортною системами, що є стратегічним вектором розвитку як паливно-енергетичного комплексу, так і національної економіки в цілому	Нафтотранспортна та газотранспортна системи
Огонь Ц.Г.[15]	Україна може використовувати вигідне географічне становище, зокрема, в частині наповнення бюджету держави за рахунок надання послуг у сфері транзитних перевезень.	Наявність вигідного геополітичного розташування
Льченко С.В. [16]	Головним з факторів транзитності країни є її вигідне геополітичне розташування, яке оцінюється через тяжіння певної кількості інших держав та територій до перевезень через зазначену країну своїх зовнішньо-торгівельних вантажів	Наявність вигідного геополітичного розташування.
Лифар В. В.[17]	Основу транзитного потенціалу країни складають розгалужені залізнична та трубопровідна мережі, автомобільні маршрути, наявність незамерзаючих портів на Чорному та Азовському морях та у гирлі Дунаю, а також річкових водних артерій надає можливості надавати транзитні послуги річковим та морським транспортом.	Наявність розвиненої транспортної інфраструктури

\* - розроблено автором на основі джерел [11-17]



Як бачимо, науковці по різному підходять до трактування поняття «транзитний потенціал», в основу якого закладають різні визначальні ознаки:

- властивості та можливості транспортної системи регіону;
- система взаємопов'язаних елементів, що формують транспортну інфраструктуру регіону;
- наявність вигідного геополітичного розташування.

Зважаючи на вищенаведені підходи, під транзитним потенціалом регіону будемо розуміти сукупність потенційних можливостей та передумов транспортної системи регіону до формування міжрегіональних та міжнародних транспортних коридорів у сфері транзитних перевезень.

Україна має досить сприятливе геополітичне розташування – між Європою та Азією, яке дає можливість їй інтегруватись у міжнародну транспортну систему. 19 з 26 регіонів України є прикордонними територіями. Зокрема, на заході Україна межує із Польщею, Словаччиною, Румунією, Молдовою, Угорщиною; на півночі та сході – із Білоруссю та Російською Федерацією. Південні регіони України мають вихід до Чорного та Азовського морів, що дозволяє використовувати морські шляхи сполучення із Туреччиною, Болгарією та Грузією. Водночас Україна має розгалужену внутрішню транспортну систему, а регіони України характеризуються високим рівнем кооперації. Однак можемо спостерігати неефективне протікання регіональних транспортних потоків, яке пов'язане, перш за все, нерозвинутою транспортною інфраструктурою регіонів, неефективним використанням їх транзитного потенціалу. Так, низька якість автомобільних шляхів сполучення, відсутність інвестицій в модернізацію портів та аеропортів, високий знос основних засобів транспортних підприємств, відсутність комплексних регіональних логістичних центрів приводять до зростання витрат ресурсів та часу, пов'язаних із протіканням регіональних транспортних потоків від виробника до споживача. Тому сьогодні актуальним постає питання формування та розвитку транспортної інфраструктури держави, розвитку її транзитного потенціалу. Про наявність значного транзитного потенціалу регіонів держави свідчать такі міжнародні транспортні коридори, які проходять територією України:

1. Пан-європейський транспортний коридор №3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ. Протяжність основного ходу транспортного коридору становить 1640 км, в тому числі по Україні: залізничний – 694 км, автодорожній – 611,7 км.

2. Пан-європейський транспортний коридор №5 Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. Протяжність транспортного коридору становить 1595 км, в тому числі по Україні: залізничний – 266 км, автодорожній 338,7 км.

3. Пан-європейський транспортний коридор №7 Дунайський (водний). Протяжність транспортного коридору становить 1600 км, в тому числі по території України – 70 км.

4. Пан-європейський транспортний коридор №9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс. Протяжність транспортного коридору становить 3400 км, в тому числі по території України: залізничний – 1496 км, автодорожній – 996,1 км.

5. Транспортний коридор Гданськ – Одеса. Протяжність транспортного коридору становить 1816 км, в тому числі по Україні: залізничний – 918 км, автодорожній – 1208,4 км.

6. Транспортний коридор Євро-Кавказ-Азія (TRACECA) Ягодин – Ковель – Здолбунів – Козятин – Жмеринка – Одеса – Іллічівськ – поромна переправа через Чорне море – Поті – Тбілісі – Баку – поромна переправа через Каспійське море – Туркменія.

Велику роль у реалізації транзитного потенціалу України відіграє західний регіон України (Рівненська, Волинська, Львівська, Тернопільська, Івано-Франківська, Чернівецька та Закарпатська області), який межує з 6 європейськими країнами, 4 з яких є членами ЄС. Загальна протяжність кордонів складає майже 1,5 тис. км, межі яких проходять із такими країнами як Румунія, Молдова, Угорщина, Словаччина, Польща, Білорусь. Всі області регіону, крім Тернопільської, межують із сусідніми країнами.

В системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків Україна об'єктивно виходить за межі власних інтересів у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Цей фактор і визначає пріоритети розвитку країни у напрямі більш тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу. В цьому контексті важливе значення має дослідження транзитного потенціалу західного

регіону України. За умов ефективного використання можливостей транскордонної співпраці транзитний потенціал України загалом та західного регіону, зокрема, може стати джерелом інвестиційних ресурсів та фактором економічного зростання, мультиплікативно впливаючи на основні галузі національної економіки. Досліджуючи інвестиційне середовище транспортної системи Волинської області, слід відмітити, що в період проходження Євро-2012 на розвиток транспорту в економіку регіону надійшло 120 млн.грн, що складає 0,3% від загальної суми інвестиційних ресурсів по Україні в цілому.

Для поглибленого визначення сутнісної характеристики транзитного потенціалу регіону дослідимо чинники, що його формують (рис.2). Як бачимо, основними чинниками, що формують транзитний потенціал регіону є:

- суб'єкти (учасники транзитних перевезень) та об'єкти вантажу (вантажі, пасажирів);
- засоби транспорту, якими є різні види транспорту: залізничний, морський, автомобільний, повітряний, трубопровідний; механічні засоби, що використовуються в процесі навантажень, перевантажень товару; об'єкти транспортної інфраструктури (автомобільні сполучення, залізничні колії, мости, порти, станції, термінали, аеропорти та ін.);
- суб'єкти підприємницької діяльності з надання транспортних послуг;
- вантажовласники (відправляюча та отримуюча сторони);
- контролюючі органи, які здійснюють митний, санітарний, ветеринарний, фітосанітарний, радіологічний, екологічний та інші види контролю.

Взаємовідносини між суб'єктами транзиту регулюються системою державних, міждержавних та міжнародних законодавчих актів. Тобто на підвищення транзитного потенціалу впливатиме активізація діяльності України в напрямку приєднання до міжнародних угод та конвенцій щодо транспорту і перевезень, а також врахування норм діючого міжнародного законодавства в національних законодавчих актах. Не дивлячись на значний транзитний потенціал, українська транспортна інфраструктура є малопривабливою для іноземних інвесторів. Основною



Рис. 2. Чинники формування транзитного потенціалу [11]

перешкодою для приходу зовнішніх інвестицій є регуляторна політика країни. Незначний приплив інвестицій в ТДК України відбувся завдяки проведенню Євро-2012, і виявилось це в будівництві та реконструкції декількох аеропортів [18].

**Висновки.** Таким чином, дослідження економічної сутності транзитного потенціалу регіону, чинників, що його формують дозволяють визначити перспективні напрями його оптимізації територією України, підвищити ефективність використання та максимально використати свої потенційні можливості кожним регіоном у сфері транзитних перевезень.

1. Федонін О.С. Потенціал підприємства : формування та оцінка: Навч. посібник / Федонін О. С., Репіна І.М., Олексик О.І. – К.: КНЕУ, 2006. – 316 с.
2. Большой толковый словарь / Сост. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. – Том 4. – М.: Азъ, 1992. – 660 с.
3. Уліганинець Г. П. До питання про сутність ресурсного потенціалу регіону / Г. П. Уліганинець // Економіка та держава. – № 9. – 2007. – С.20-22.
4. Великий тлумачний словник української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К.: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с.
5. Большая советская энциклопедия – М.: Изд-во “Советской энциклопедии”, 1978. – 602 с.
6. Ворсовський О.Л. Теоретико-методологічні основи інвестиційного потенціалу підприємств / О. Л. Ворсовський // Інвестиції: практика та досвід. – 2007. – № 15. – С. 8–11.
7. Советский энциклопедический словарь / Ред.-упор. А. М. Прохорова. – 4-е изд., исправ. и доп. – М., 1990. – 1631 с.
8. Демчишак Н. Теоретико-методологічні підходи до визначення економічного змісту фінансового потенціалу / Н. Демчишак // Формування ринкової економіки в Україні. – 2009. – Вип. 19. – С.200–206.
9. Герасимчук З.В. Виробничий потенціал регіону : методика оцінки та механізми нарощення : Монографія / З. В. Герасимчук, Л. Л. Ковальська. – Луцьк: ЛДТУ, 2003. – 242 с.
10. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. №1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – ст. 446 (із змінами та доповненнями).
11. Ткачук С.В. Транзитний потенціал України: чинники формування та проблеми розвитку / С.В. Ткачук. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2831/1/151.pdf>.
12. Алькема В.Г. Генезис структури транспортного потенціалу України в умовах сталого розвитку / В.Г. Алкема. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/27564/1/Alkema.pdf> 4
13. Мініна О.В. Сучасний стан транзитної спроможності України в контексті євразійської інтеграції / О.В.Мініна // Вісник Чернігівського державного університету. Збірник. – Чернігів: ЦНТЕІ, 2010. – № 44. – С. 53–65.

14. Костенко Є.О. Енерготранзитний потенціал України та перспективи його реалізації в контексті забезпечення енергетичної безпеки / Є.О.Костенко, В.В.Мирошниченко // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1400>.
15. Огонь Ц.Г. Транзитний потенціал та доходи бюджету України / Ц.Г.Огонь // Вісник Української академії банківської справи. – 2012. – № 2 (31). – С. 32–38.
16. Ільченко С.В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів [текст]: автореф.дис. канд. екон. наук. 08.00.04 / С.В.Ільченко; НАН України, Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. – Одеса, 2007.
17. Лифар В.В. Механізм управління стратегією використання транзитного потенціалу регіону./ Лифар В.В. - [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=1515>
18. Ермаков В. Трудный путь: ТОП-100 Рейтинг лучших транспортных компаний Украины / В. Ермаков // Инвестгазета, №2, июль-август 2010. – С. 118–120.