



УДК 332.565



**Л. Л. Ковальська**  
доктор економічних наук,  
професор, завідувач  
кафедри економіки та  
підприємництва, Луцький  
національний технічний  
університет, Україна  
Koval'ska\_lyuba@mail.ru

**Л. В. Савош**  
кандидат економічних наук,  
доцент, завідувач кафедри  
економічної теорії та міжна-  
родної економіки, Луцький  
національний технічний  
університет, Україна  
LarysaSavosh@rambler.ru

**Л. В. Павлюк**  
кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки  
та підприємництва, Луцький  
національний технічний  
університет, Україна  
Ludmila-pav@mail.ru

## ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ: ОЦІНКА ТА НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ

**Анотація.** Обґрунтовано необхідність формування та ефективного використання транзитного потенціалу країни і її регіонів. Розроблено методику аналізу та оцінювання транзитного потенціалу регіону. Здійснено оцінку показників, що характеризують транзитний потенціал держави і регіонів. Запропоновано напрями оптимізації транзитного потенціалу регіонів.

**Ключові слова:** регіон, транзитний потенціал, геополітичне положення, комунікаційний потенціал, транспортна інфраструктура.

### **Л. Л. Ковальская**

доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой экономики и предпринимательства, Луцкий национальный технический университет, Украина

### **Л. В. Савош**

кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой экономической теории и международной экономики, Луцкий национальный технический университет, Украина

### **Л. В. Павлюк**

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и предпринимательства, Луцкий национальный технический университет, Украина

### **ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНА: ОЦЕНКА И НАПРАВЛЕНИЯ ОПТИМИЗАЦИИ**

**Аннотация.** Обоснована необходимость формирования и эффективного использования транзитного потенциала страны и ее регионов. Разработана методика анализа и оценки транзитного потенциала региона. Осуществлена оценка показателей, характеризующих транзитный потенциал государства и регионов. Предложены направления оптимизации транзитного потенциала регионов.

**Ключевые слова:** регион, транзитный потенциал, геополитическое положение, коммуникационный потенциал, транспортная инфраструктура.

### **Liubov Koval'ska**

D.Sc. (Economics), Professor, Head of Economics and Business Department, Lutsk National Technical University, Ukraine  
75 Lvivska Str., Lutsk, 43018, Ukraine

### **Larysa Savosh**

PhD (Economics), Associate Professor, Head of Economic Theory and International Economics Department, Lutsk National Technical University, Ukraine  
75 Lvivska Str., Lutsk, 43018, Ukraine

### **Liudmyla Pavliuk**

PhD (Economics), Associate Professor, Lutsk National Technical University, Ukraine  
75 Lvivska Str., Lutsk, 43018, Ukraine

### **TRANSIT CAPACITY REGION: EVALUATION AND OPTIMIZATION OF LINES**

**Abstract.** The need for development and effective usage of the country's and its regions transit potential is sound. Methods of the region's transit potential analysis and evaluation have been developed in this research, and they are divided into such stages: definition of purpose, subject, object and task of the estimation; the choice of principles, concepts and methods of estimation; the choice of the region's transit potential destinations evaluation; the choice of indicators for evaluation; calculation of the region's transit potential integral index; development of measures to optimize the region's transit potential. The state and regional transit potential evaluation was conducted in the research and the level of transit potential was calculated. The directions for transit potential optimization have been proposed. The optimal location for the regional transport and logistics centre in seaside area was specified. The specification of the regional logistics centres' optimal location was conducted, which would optimize transport flows in the regions of the state.

**Keywords:** region; transit capacity; geopolitical location; communication capacity; transport infrastructure.

**JEL Classification:** R1, R4

**Постановка проблеми.** Україна має досить сприятливе геополітичне положення – між Європою та Азією, що дає їй можливість інтегруватися в міжнародну транспортну систему. В Україні 19 із 26 регіонів є прикордонними територіями, зокрема на заході вона межує з Польщею, Словаччиною, Румунією, Молдовою, Угорщиною; на півночі та сході – із Білоруссю і Російською Федерацією. Південні регіони країни мають вихід до Чорного й Азовського морів, що дозволяє їй використовувати морські шляхи сполучення із Туреччиною, Болгарією та Грузією. Водночас в Україні функціонує розгалужена внутрішня транспортна система, а в регіонах досягнуто високого рівня кооперації. Однак попри це регіональні транспортні потоки використовуються не на повну потужність, що спричинено, перш за все, нерозвинутою транспортною інфраструктурою регіонів і неефективною реалізацією їх транзитного потенціалу. Відсутність комплексних регіональних логістичних центрів та інвестицій у модернізацію портів і аеропортів, високий ступінь зносу основних засобів транспортних підприємств, низька якість автомобільних шляхів сполучення призводять до зростання витрат ресурсів та часу, пов'язаних із протіканням регіональних транспортних потоків від виробника до споживача. Тому сьогодні набуває актуальності питання формування і розвитку транспортної інфраструктури держави та її транзитного потенціалу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми ефективного використання транзитного потенціалу України та її регіонів активно досліджуються багатьма науковцями, серед яких: Діденко Л. (2011), Бутко М. (2010), Ларін О. (2008), Мініна О. (2010), Ткаченко Н. (2008), Філіна В. (2009), Хумаров О. (2009) та ін.

Помітний внесок у дослідження сутності транзитного потенціалу, розробку практичних рекомендацій використання транзитних можливостей країни зробили такі зарубіжні дослідники, як Гохберг А. (2009), Дунаєв О. (2013), Кириченко Л. (2011), Кудряшов Н. (2012), Орлов О. (2011) та ін.

Однак попри наявність численних наукових праць з проблематики формування і розвитку транзитного потенціалу, й досі залишаються дискусійними питання щодо змістового наповнення поняття «транзитний потенціал», єдиної методики й системи показників оцінки транзитного потенціалу тощо. Оцінка транзитних можливостей країни та її регіонів вимагає більш ретельного аналізу показників, що характеризують транзитний потенціал, і вибору напрямів його оптимізації.

**Метою статті** є розробка авторської методики оцінки транзитного потенціалу регіону та визначення напрямів його оптимального розвитку.

**Основні результати дослідження.** Розробці напрямів оптимізації транзитного потенціалу регіону має передувати проведення його комплексної оцінки, на основі якої можна встановити, чи володіє регіон достатніми передумовами, щоб ефективно використовувати свої потенційні можливості задля формування та розвитку транзитного потенціалу території.

Досліджуючи методичні підходи до оцінки транзитного потенціалу регіону, варто зазначити, що в науковій літературі розглядаються різноманітні методики аналізу й оцінки окремих складових транзитного потенціалу. Але практично відсутні роботи, де було б запропоновано комплексну методику аналізу та оцінки транзитного потенціалу регіону.

Узагальнивши проаналізовані нами підходи до оцінки транзитного потенціалу, ми розробили авторський підхід до оцінки транзитного потенціалу регіону (рис.1).



Рис. 1. Алгоритм проведення оцінки транзитного потенціалу регіону  
Джерело: Авторська розробка

Метою запропонованої методики є об'єктивна оцінка транзитного потенціалу регіону. Об'єктом оцінки виступає транзитний потенціал регіону. Предметом оцінки є кількісна характеристика транзитного потенціалу регіону та механізми його оптимізації. Завданнями оцінки транзитного потенціалу регіону, на нашу думку, перш за все, є:

1. Оцінка передумов формування транзитного потенціалу регіону.
2. Оцінка результатів розвитку транзитного потенціалу регіону.
3. Визначення рівня транзитного потенціалу регіону.
4. Розробка заходів з оптимізації транзитного потенціалу регіону.

На другому етапі обираються принципи, концепції та методи оцінки транзитного потенціалу регіону (табл. 1).

Використання того або іншого методу залежить від обраного підходу, цілей оцінки, виду або повноти вихідної інформації, специфіки складових транзитного потенціалу, що оцінюються, та інших чинників.

На третьому етапі обираються напрями оцінки транзитного потенціалу регіону. Ми пропонуємо розглядати такі напрями:

1. Оцінка передумов формування транзитного потенціалу регіону.
2. Оцінка результатів розвитку транзитного потенціалу регіону.

На четвертому етапі відповідно до напрямів досліджень визначається система показників оцінки транзитного потенціалу регіону.

Показники, які використовуватимуться для оцінки транзитного потенціалу регіону, наведено на рис. 2.

Таблиця 1

**Принципи, концепції та методи оцінки транзитного потенціалу регіону**

Принципи оцінки транзитного потенціалу	Концепції оцінки транзитного потенціалу регіону (залежно від базового критерію оцінки)				
	Ресурсна	Порівняльна	Результативна		
- комплексність - системність - науковість	Визначення транзитного потенціалу регіону як ресурсних передумов	Визначення транзитного потенціалу регіону на базі порівняння з аналогами	Визначення транзитного потенціалу регіону за розміром чистого потоку економічних результатів від його використання		
Методи оцінки транзитного потенціалу регіону та його складових					
Експертний	Бальний	Рейтинговий порівняльний аналіз	Метод аналогів	Індексний метод	Методи математичного програмування

Джерело: Складено авторами

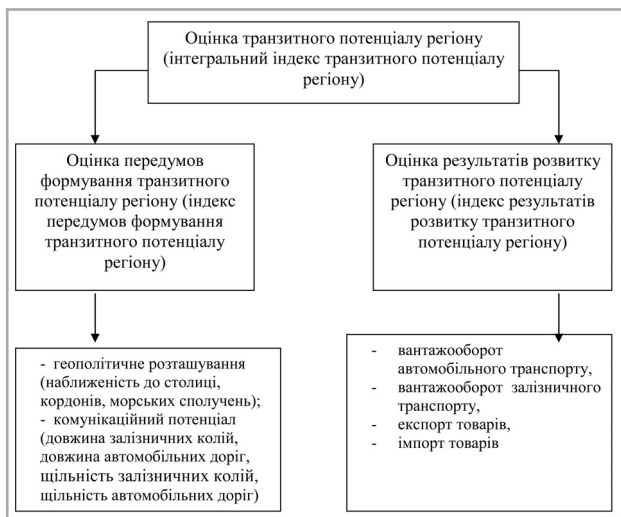


Рис. 2. Алгоритм проведення оцінки транзитного потенціалу регіону  
Джерело: Авторська розробка

На п'ятому етапі здійснюється розрахунок інтегрального індексу рівня транзитного потенціалу регіону, чому має передувати розрахунок часткових індексів передумов формування транзитного потенціалу регіону та результатів розвитку транзитного потенціалу регіону. Часткові індекси доцільно обчислювати за індексним методом.

За рівнем транзитності Україна посідає одне із перших місць в Європі. Наша країна входить у систему міжнародних транспортних коридорів, що створює певні передумови для формування її транзитного потенціалу як складової геополітичного потенціалу України загалом та її регіонів зокрема.

Національна транспортна мережа містить усі види транспорту, частка яких у 2012 році становила: автомобільний – 67,96%, залізничний – 24,68%, трубопровідний – 6,93%, річковий – 0,23%, морський – 0,19%, авіаційний – 0,01% [4].

Як бачимо, основні вантажопотоки припадають на автомобільний транспорт, що є досить мобільним та успішно здійснює перевезення від «дверей до дверей», що зазвичай недоступно для залізничного транспорту. Однак на відстанях 700–1500 км залізничний транспорт стає економічнішим за автомобільний. Сучасний стан транспортної інфраструктури в Україні більшістю фахівців визнається як незадовільний. Про це свідчить порівняння показників транспортної забезпеченості окремих європейських країн та України (табл. 2).

Україна має високий рівень забезпеченості залізничними колами (за цим показником вона входить у першу десятку світу), хоч дещо відстає від Польщі, Франції та Німеччини. Рівень електрифікації залізничних колій теж

достатньо значний. Однак що стосується забезпеченості автомобільними дорогами, то Україна зовсім невідгінно відрізняється від інших країн. Маючи більшу площу, ніж Франція і Німеччина, Україна налічує відповідно у 5,6 і 3,8 разів менше автомобільних доріг.

Щільність автомобільних доріг також є нижчою порівняно з європейськими країнами [4; 7]. У структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, що проходили через кордони України у 2012 році, питома вага експорту становила 45,2%, транзиту – 33,0%, а імпорту – 21,8% [4].

Очевидно, що висока частка транзитних транспортних потоків територію України потребує ефективного логістичного обслуговування з метою оптимізації їх протікання. Забезпечення транзитних потоків належною логістичною інфраструктурою дозволить підвищити транзитну привабливість регіонів України та залучити додаткові кошти до регіональних і державного бюджетів.

Інтегральний індекс транзитного потенціалу регіонів держави, згідно із розробленою методикою, представлено в табл. 3. Як бачимо, найвищий рівень транзитного потенціалу мають такі регіони, як місто Київ, Донецька, Дніпропетровська, Київська, Одеська, Львівська, Харківська області. Для одних регіонів це обумовлено геополі-

Таблиця 2  
Транспортна забезпеченість України та деяких європейських країн, 2010 рік

Країна	Площа, тис. кв. км	Довжина автомобільних доріг, тис. км	Щільність автомобільних доріг, км/тис. кв. км	Довжина залізничних колій, тис. км	Щільність залізничних колій, км/тис. кв. км
Україна	603,7	169,4	280,6	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

Джерело: Складено авторами

тичними розташуванням відносно центру, для інших – відносно кордонів і морських сполучень.

Оптимальне протікання транспортних потоків транзитною територією регіону неможливе без формування та

Таблиця 3  
Інтегральний індекс транзитного потенціалу регіонів держави, 2009-2011 рр.

Регіон	Значення індексу		
	2009	2010	2011
АР Крим	0,495	0,506	0,510
Вінницька	0,591	0,596	0,602
Волинська	0,489	0,488	0,492
Дніпропетровська	0,624	0,609	0,626
Донецька	0,669	0,660	0,672
Житомирська	0,560	0,566	0,572
Закарпатська	0,421	0,424	0,428
Запорізька	0,533	0,527	0,532
Івано-Франківська	0,393	0,401	0,408
Київська	0,592	0,622	0,629
Кіровоградська	0,461	0,472	0,477
Луганська	0,521	0,517	0,517
Львівська	0,578	0,585	0,607
Миколаївська	0,431	0,443	0,448
Одеська	0,598	0,616	0,616
Полтавська	0,513	0,511	0,523
Рівненська	0,427	0,423	0,430
Сумська	0,480	0,495	0,490
Тернопільська	0,379	0,396	0,393
Харківська	0,606	0,612	0,615
Херсонська	0,400	0,411	0,405
Хмельницька	0,470	0,472	0,475
Черкаська	0,461	0,462	0,469
Чернівецька	0,427	0,428	0,432
Чернігівська	0,546	0,551	0,560
Київ	0,747	0,746	0,736
Севастополь	0,473	0,481	0,484

Джерело: Розроблено автором за [3; 4; 8]

розвитку транспортної інфраструктури. Ефективне використання транзитного потенціалу вимагає забезпеченості регіону об'єктами транспортної інфраструктури і надання належних транспортних послуг різним суб'єктам господарювання.

Інструментом оптимізації транзитного потенціалу регіону є, на нашу думку, функціонування транспортно-логістичних центрів. Із метою вибору оптимального місця розташування транспортно-логістичного центру в регіоні використовуємо метод розв'язання задачі «єдиного середнього». Для обчислення оптимального місця розташування такого центру, приміром на приморській території, пропонуємо постачальниками та споживачами вважати приморські регіони (Донецька, Запорізька, Миколаївська, Одеська, Херсонська області, АР Крим). За показник, що характеризує логістичні потоки у цих регіонах, варто обрати обсяги переробки вантажів у морських портах. Розрахунок оптимального місця розташування регіонального логістичного центру на приморській території наведено в табл. 4.

Як показали здійснені нами розрахунки, оптимальним місцем розташування регіонального транспортно-логістичного центру на припортовій території є Одеська область.

За цією самою методикою пропонуємо визначити найкраще місце розташування регіонального логістичного центру з урахуванням оптимізації транспортних потоків. За показник очікуваного попиту на товари ми обрали загальний вантажообіг, який характеризує рівень навантаження транспортних потоків у регіонах. Розрахунок оптимального місця розташування регіонального логістичного центру на основі показника загального вантажообігу представлено в табл. 5.

Отже, розрахунки показали, що для оптимізації транспортних потоків регіональний транспортно-логістичний центр доцільно розташувати в місті Києві.

**Висновок.** У результаті проведених досліджень визначено, що попри значний геополітичний, комунікаційний та експортно-імпортний потенціал регіонів транзитний потенціал України використовується не повною мірою, що зумовлено, перш за все, низьким рівнем якості автомобільних шляхів сполучення, складними митними процедурами тощо. З огляду на це авторами запропоновано напрями оптимізації транзитного потенціалу регіонів через створення транспортно-логістичних центрів.

Здійснена за авторською методикою оптимізація транзитного потенціалу сприятиме ефективному використанню внутрішньорегіональних, міжрегіональних та міжнародних транспортних коридорів та розвитку транспортної інфраструктури регіонів у цілому.

### Література

1. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2012 рік. Статистичний бюлетень. – К. : ІВЦ Держкомстату України, 2013. – 82 с.
2. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України у 2012 році. Статистичний бюлетень. – К. : ІВЦ Держкомстату України, 2013. – 87 с.
3. Транспорт і зв'язок України у 2012 році. Статистичний бюлетень. – К. ІВЦ Держкомстату України, 2013. – 269 с.

Таблиця 4  
Розрахунок оптимального місця розташування регіонального логістичного центру на приморській території

Регіон	Обсяг переробки вантажів у морських портах, тис. тонн	Відстань, км					
		Донецька	Запорізька	Миколаївська	Одеська	Херсонська	АР Крим
Донецька	16 920,1	0	217	611	731	560	591
Запорізька	2186,5	217	0	377	497	297	365
Миколаївська	23 323,7	611	377	0	120	51	282
Одеська	83 942,5	731	497	120	0	171	392
Херсонська	2710,4	560	297	51	171	0	221
АР Крим	19 094,0	591	365	282	392	221	0
Значення показника за методом «єдиного середнього»		88 889 597	61 958 418	26 758 330	24 202 454	29 888 097	50 879 593

Джерело: Розроблено авторами за [2]

Таблиця 5  
Розрахунок оптимального місця розташування регіонального логістичного центру в Україні з урахуванням оптимізації транспортного навантаження

Регіон	Загальний вантажообіг, млн. ткм	Відстань, км									
		Вінницька	Житомирська	Київ	Кіровоградська	Полтавська	Сумська	Тернопільська	Хмельницька	Черкаська	Чернігівська
Вінницька	176,3	0	125	256	316	593	602	232	120	343	396
Житомирська	1300,3	125	0	131	407	468	477	298	185	321	271
Київ	11447,7	256	131	0	298	337	346	427	315	190	149
Кіровоградська	64,1	316	407	298	0	246	506	547	435	126	363
Полтавська	152,8	593	468	337	246	0	261	825	653	279	477
Сумська	82,5	602	477	346	506	261	0	774	662	540	350
Тернопільська	58,5	232	298	427	547	825	774	0	112	575	568
Хмельницька	76,9	120	185	315	435	653	662	112	0	463	455
Черкаська	130,2	343	321	190	126	279	540	575	463	0	330
Чернігівська	92,7	396	271	149	363	477	350	568	455	330	0
Значення «єдиного середнього»		3 357 848	1 757 213	402 366	4 191 188	4 787 284	4 958 535	5 677 668	4 159 027	2 848 021	2 364 116

Джерело: Розроблено авторами за [2]

4. Мороз О. Д. Характеристика транспортного комплексу міста Луцька / О. Д. Мороз // Економіка Волині: 70 років на шляху до Європи : Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – Луцьк : РВВ ЛНТУ, 2009. – С. 189–193.
5. Guterverkehr und Logistik [Electronic resource]. – Accessed mode : <http://www.bmvbs.de/Verkehr/2828/Guterverkehr-Logistik.htm>
6. The World Factbook [Electronic resource]. – Accessed mode : <http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook>
7. Бутко М. П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електронний ресурс] / М. П. Бутко, Н. О. Аleshugina // Ефективна економіка. – 2009. – № 3. – Режим доступу : <http://www.Economy.nayka.com.ua>
8. Мельник М. І. Інвестиційний клімат регіону: теоретичні та прикладні засади дослідження : монографія / М. І. Мельник. – Львів : ІРД НАН України, 2005. – 304 с.

Стаття надійшла до редакції 28.02.2014

### References

1. Export, import, and transit of cargoes in 2012 (2013). *Statistical Bulletin*. Kyiv: The information publishing Centre of the State Statistical Committee of Ukraine (in Ukr.).
2. Processing of cargoes in marine (river) port (berth) of Ukraine in 2012 (2013). *Statistical Bulletin*. Kyiv: The IPC of the State Statistical Committee of Ukraine (in Ukr.).
3. Transport and Communication of Ukraine in 2012 (2013). *Statistical Bulletin*. Kyiv: The IPC of the State Statistical Committee of Ukraine (in Ukr.).
4. Moroz, O. D. (2009). Lutsk city's transport complex characteristics. The Volyn Economics: 70 years towards Europe. *Material of the International Scientific-Practical Conference* (pp. 189–193). Lutsk: RPC of LNTU (in Ukr.).
5. *Guterverkehr und Logistik*. Retrieved from <http://www.bmvbs.de/Verkehr/2828/Guterverkehr-Logistik.htm>
6. *The World Factbook*. Retrieved from <http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook>
7. Butko, M., & Alieshugina N. (2009). Transport infrastructure as a part of Ukraine's tourist potential. *Efektivna ekonomika (Effective Economy)*, 3. Retrieved from <http://www.Economy.nayka.com.ua> (in Ukr.).
8. Melnyk, M. I. (2005). *Region's investment climate: theoretical and practical issues*. Lviv: IRR of the NAS of Ukraine (in Ukr.).

Received 28.02.2014