

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

В статті досліджено економічну сутність категорії «транзитний потенціал регіону», обґрунтовано чинники формування і реалізації транзитного потенціалу регіону.

Economic essence of category of «transit potential of region» is examined in the article, the factors of forming and realization of transit potential of region are grounded.

Ключові слова: регіон, потенціал, транзитний потенціал, чинники, розвиток.

Постановка проблеми. Актуальність розвитку транзитного потенціалу України на сучасному етапі зумовлена необхідністю реалізації національних інтересів і подальшого нарощування власних політичних і економічних переваг. Грамотно використовуючи своє геополітичне і гео економічне положення, Україна зможе не тільки отримувати дохід за рахунок транзиту, але і розвивати регіони на основі їх залучення до товарообміну, створення на місцях виробництва тих товарів, які мають попит на зовнішніх ринках. Таким чином, в даний час об'єктивно виникає необхідність дослідження комплексу питань, пов'язаних з формуванням і розвитком транзитного потенціалу на рівні регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі питанням формування і розвитку транзитного потенціалу присвячені роботи таких провідних учених-економістів, як М.П. Бутко [1], З.С. Варналій [2], Н.О. Дунаєва [3], О.Н. Ларін [4], О.В. Мініна [5–7], А.М. Новікова [8], Н.Ю. Ткаченко [9–11], В.В. Третяк [12], В.Н. Філіна [13] та інших.

Невирішені частини проблеми. Однак, на сьогодні «транзитний потенціал регіону» як об'єкт дослідження залишається поза увагою вчених, практично відсутнє наукове обґрунтування даної економічної категорії. В зв'язку з цим метою даної статті є визначення економічної сутності категорії «транзитний потенціал регіону».

Основні результати дослідження. Змістовна сутність транзиту найповніше розкривається через територіальну складову. Створення і розвиток будь-якого транспортного коридору (маршруту) з відповідними транспортними мережами має на увазі не тільки зусилля транспортників в кожній окремо взятій країні, оскільки розподіл і рух транзитного вантажопотоку на транспортних мережах міжнародного транспортного коридору організовується і функціонує в міжрегіональній, багатofакторній системі координат.

Одним з головних завдань державної регіональної політики є вирівнювання потенціалів розвитку всіх регіонів України. Кожен регіон має свої переваги і недоліки, сильні і слабкі сторони, обумовлені дією природно-ресурсних, соціально-економічних, екологічних та інших факторів. Особливістю прикордонних областей є їх суттєвий вплив на ефективність реалізації транзитної функції держави внаслідок виконання ряду специфічних функцій, спричинених наявністю кордону на їх території [7].

З цих позицій під транзитом розуміється перевезення вантажу по відособленій в певному значенні території за умови, що пункти відправлення і призначення знаходяться за межами даної території. При цьому допускається, що у момент знаходження на відповідній території вантаж перевантажується з одного виду транспорту на інший, тимчасово зберігається в транспортному вузлі в очікуванні маршрутного транспорту. Головна вимога до транзиту – щоб кінцевий пункт доставки вантажу знаходився за межами транзитної території [6, с. 156].

Міжрегіональний транзитний потік в основному опосередкований соціально-економічними зв'язками (промисловими, торговими, культурними та ін.) регіонів країни, транспортні сполучення між якими виконуються транзитом по транспортній мережі проміжних регіонів. Система спеціалізації вітчизняних промислових об'єктів і їх прив'язка до місць розташування використовуваних ресурсів (сировинних, енергетичних, інтелектуальних та ін.) обумовлює територіальну віддаленість цих об'єктів один від одного і необхідність здійснення транспортних сполучень між ними [4, с. 13].

Об'єктивна необхідність транзиту як виду перевезень обумовлена нерівномірністю розповсюдження природних ресурсів, надмірно високою концентрацією деяких видів ресурсів в окремих країнах та гострим дефіцитом в інших; необхідністю диверсифікації матеріальних і енергетичних ресурсів по мірі розвитку виробництва; розвитком торговельних відносин країн; відносною обмеженістю предметів споживання (природних ресурсів, товарів виробничого призначення), виробництво (видобуток), постачання і накопичення яких доцільно в теперішній час; спеціалізацією окремих країн на виробництві товарів тощо [9–11].

Однією з найважливіших особливостей транзиту є висока частка державної власності і високий рівень державного регулювання, який реалізується через проведення транспортної політики, що спрямована на забезпечення сталого функціонування транспортної системи і оптимізацію транзитного потенціалу. 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 системи; 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 [9–11].

Транзитний потенціал повинен не тільки номінально визначати місце регіону в системі регіональних зв'язків, але й ефективно реалізовуватися, нарощуватися і сприяти розвитку всіх пов'язаних з ним сфер регіональної економіки: промисловості, сфери послуг, будівництва, транспортного комплексу, який відіграє у цьому процесі провідну роль. Саме транспортна система формує транзитний каркас території, визначає можливості і перспективи реалізації потенціалу її вигідного гео економічного і геополітичного розташування, опосередковує зовнішньоекономічні зв'язки та позиціонує її на міжнародних транспортно-транзитних ринках [6, с. 156].

Зазначимо, що термін «регіон» має латинське походження — «regio» означає область, місцевість, країна, тобто певна територія. Найбільш загальним визначенням поняття «регіон» є область, район, частина країни, що відрізняється від інших сукупністю природних або історично-сформованих, стійких економіко-географічних та інших особливостей, що нерідко сполучається з особливостями національної складової населення [2]. Під регіоном, з одного боку, розуміється відносно відособлений територіальний і соціально-економічний комплекс, який включає систему міст і адміністративних районів, кожний з яких характеризується багатогалузевим господарством зі складною системою пристрою внутрішніх і інтеграційних зв'язків; з іншого боку, регіон як господарська система є частиною території, на якій розвивається система інтеграційних зв'язків і залежностей між підприємствами і організаціями [12].

Транзитний потенціал регіону являється підсистемою транзитного потенціалу країни, впливає на його склад, якість та ефективність реалізації, справляє мультиплікативний вплив на сталий розвиток як регіону, так і країни в цілому [1, с. 91]. Регіон використовує свій транзитний потенціал як інструмент реалізації сукупності цілей регіонального розвитку, а також як адаптаційний механізм, що дає змогу максимізувати результат і мінімізувати витрати в умовах постійно змінюваного зовнішнього і внутрішнього середовища [1, с. 89].

Транзитний потенціал регіону – це наявні і потенційні можливості, наявність чинників виробництва послуг і забезпеченість визначальними видами ресурсів транспорту регіону, що відображають його здатність проводити необхідну кількість транспортних послуг в межах даної території. Отже, транзитний потенціал регіону є найважливішою характеристикою стану регіону і відповідності рівня розвитку його структурних елементів поточним і перспективним потребам в транзитних сполученнях, що здійснюються між відправниками і одержувачами, розташованими за його межами. Основна перевага транзиту – одержання державою коштів за використання, по суті, невичерпного ресурсу – свого географічного розташування [1].

Чітке уявлення про особливості і властивості транзитного потенціалу регіону, специфіку його використання спрощує процедуру виявлення чинників його формування та реалізації [1, с. 90]. На розвиток транзитного потенціалу регіону впливає безліч чинників, які, з урахуванням системної природи, можна віднести до екзогенних (зовнішніх), що діють на макрорівні, і ендегенних (внутрішніх), що діють на мікрорівні [1; 3; 4; 8]. Екзогенні чинники залежать від розмірів торгівлі між третіми країнами і якості транспортних послуг іноземних компаній, рівня тарифів іноземних перевізників, наявності альтернативних маршрутів та ін. Ендегенні – від обсягів зовнішньоекономічної діяльності українських компаній, розвиненості і потенціалу транспортної системи України [13, с. 47]. І екзогенні, і ендегенні чинники визначають транзитні можливості території [3; 4], і, в свою чергу, екзогенні містять гео економічні чинники – розташування території щодо глобальних економічних центрів; геополітичні чинники – стабільність міжнародних відносин і безпека транспортних коридорів; інфраструктурні чинники – висока пропускна спроможність транспортної мережі і пунктів взаємодії видів транспорту; ендегенні містять технологічні чинники – використання сучасних технологій і логістичного сервісу. Чинники формування і реалізації транзитного потенціалу регіону представлені в табл. 1.

Створення технічно досконалої, економічно ефективною, конкурентоспроможною транспортно-транзитної інфраструктури робить регіон повноцінною ланкою міжнародного континентального транзиту, перетворюючи переваги географічного розташування на фактор економічного зростання, визначаючи місце регіону в системі стратегічних пріоритетів державної регіональної політики [5]. Однак, слід враховувати, що на відміну від транзиту по єдиній території, на якій діють єдині закони, зокрема митне законодавство, в більшості випадків доводиться шукати консенсус між інтересами декількох транзитних країн.

Одночасно, реалізація транзитного потенціалу може принести не лише вигоди, але і додаткові проблеми, ризики, втрати, загрози. Особливо це стосується прикордонних територій, в межах яких відбувається безпосереднє стикання інтересів сусідніх держав та учасників транзитного руху, а, отже, виникають певні ускладнення, пов'язані, наприклад, з нелегальною міграцією, контрабандою, незаконним переміщенням зброї, наркотиків, з підвищенням рівня аварійності та шкідливого впливу на зовнішнє середовище тощо. Тому пріоритети розвитку регіону можуть не узгоджуватися з пріоритетами нарощування

його транзитного потенціалу. Головне завдання держави при цьому – створення адекватної програми розвитку як у територіальному, так і в галузевому розрізах. Мінімізація ризиків, нейтралізація загроз та ефективне використання переваг, що матеріалізуються у вигляді отримання прибутку, є основними показниками результативності державного управління в сфері міжнародного транзиту [5].

Таблиця 1

Чинники формування і реалізації транзитного потенціалу регіону [1; 3; 4; 8]

Чинники	Зміст
Екзогенні чинники	
фактори зовнішнього середовища, на які суб'єкт управління зовсім не впливає або справляє опосередковану дію	
Геоелектронічні чинники	загальні тенденції розвитку і взаємодії міжнародних економічних систем; розташування території країни щодо глобальних економічних центрів; положення і роль країни в міжнародному економічному співтоваристві; територіальна і видова структура міжнародних перевезень; ступінь інтеграції національної транспортної системи в єдину міжнародну транспортну систему.
Геополітичні чинники	політичний ризик (партнерські відносини з суміжними державами, розташованими в руслі проходження транзитних вантажопотоків, стабільність політичного режиму в цих країнах); внутрішньополітична стабільність і безпека транспортних коридорів; доступність зарубіжних економік для інвестицій, інтеграційних процесів, ринкової конкуренції.
Інфраструктурні чинники	територіальне розташування транспортних комунікацій країни щодо глобальних економічних центрів; організація стикових з'єднань між транспортними системами різних держав (узгодження місць шляхів сполучення, розміщення транспортних вузлів); технічна узгодженість транспортних систем суміжних держав (узгодження технічних параметрів транспортних засобів і шляхів сполучення, відповідність рухомого складу технічним, екологічним та іншим вимогам національних стандартів).
Ендогенні чинники	
фактори внутрішнього середовища, на які направлені заходи макроекономічної і регіональної політики	
рівень розвитку транспортної інфраструктури; економічна ефективність (транзит повинен забезпечувати економічну вигоду користувачам транспортної системи в розмірі, що перевищує вигоду по альтернативних маршрутах); використання сучасних технологій і сервісу; сучасне інформаційне забезпечення процесу перевезення; розвинена система прикордонних переходів і ефективність митних технологій; безпека транспортних сполучень; ступінь впливу на екологію і здоров'я населення.	

Транзитний потенціал регіону характеризується через можливості його інфраструктурних об'єктів забезпечувати високу ефективність виконання транзитних сполучень по території регіону. Ефективність виконання транзитних сполучень за інших рівних умов залежить від середньої швидкості руху транспортного потоку. З підвищенням середньої швидкості транзитних сполучень по регіонах країни зв'язують можливе зниження витрат всіх видів ресурсів, перш за все, фінансових. За нижчих витрат на транзит по регіонах країни з'являється можливість підвищити ефективність міжнародного транзиту, а також понизити вартість вітчизняних товарів, що, як наслідок, відіб'ється на їх конкурентоспроможності на світових ринках, на рівні життя населення країни і так далі [4, с. 12].

Отже, сучасний транзит – це складне комплексне явище, галузь економіки, що повинна отримувати динамічний розвиток, а тому він вимагає постійного і послідовного аналізу і прогнозування. Враховуючи, що регіони України з їх вигідним геополітичним положенням і величезним потенціалом недостатньо використовують в повному об'ємі наявні можливості як транзитні території, основне завдання полягає в реалізації цілого комплексу заходів із забезпечення максимальної реалізації наявного транзитного потенціалу територій.

Висновки. Реалізація транзитного потенціалу на сьогодні виступає як окремий перспективний аспект формування основи для якісного прориву в економічному розвитку країни. Регіональна співпраця у сфері розвитку транзиту допоможе скоротити бар'єри для міжрегіонального і транзитного руху, понизити

транспортні витрати, підвищити якість транспортних послуг, подолавши недоліки невеликих місцевих ринків і зробивши регіони привабливішими для іноземних і місцевих інвесторів, а також надавши підтримку новим торговим можливостям.

Література

1. Бутко М. П. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіонів України / М. П. Бутко, О. В. Мініна // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2010. – № 6. – С. 84–92.
2. Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети : [монографія / за ред. З. С. Варналія]. – К. : НІСД, 2007. – 820 с.
3. Дунаєва Н.О. Конкурентоспособность авиакомпаний на международном рынке / Н.О. Дунаєва, Е.Ю. Кузнецова // Вестник Южно-Уральского Государственного университета. Серия Экономика и менеджмент. Выпуск 6. – 2008. – № 14. – С. 65–79.
4. Ларин О.Н. Теоретические аспекты развития транзитного потенциала транспортных систем / О. Н. Ларин // Транспорт Урала. – 2008. – № 2 (17). – С. 10–15.
5. Мініна О. В. Нарощування транзитного потенціалу регіону як одна зі складових ефективної політики регіонального розвитку [Електронний ресурс] / О. В. Мініна. – Режим доступу : http://www.confcontact.com/20101224/4_minina.htm
6. Мініна О. В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі / О. В. Мініна // Український соціум. – 2010. – № 4 (35). – С. 155–166.
7. Мініна О. В. Регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу в умовах поглиблення інтеграції / О. В. Мініна // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». – Чернігів : ЧДТУ, 2010. – № 46. – С. 29–34.
8. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів : [монографія] / А. М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – 493 с.
9. Ткаченко Н. Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины / Н. Ю. Ткаченко // Культура народов Причерноморья. – 2008. – № 143. – С. 59–64.
10. Ткаченко Н. Ю. Реалізація транзитного потенціалу України в контексті євроінтеграційних процесів / Н. Ю. Ткаченко // Матеріали Четвертої Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених [«Економічний і соціальний розвиток України в ХХІ столітті; національна ідентичність та тенденції глобалізації»], (Тернопільський національний економічний університет, 22–23 лют. 2007 р.). – Тернопіль : Економічна думка, 2007. – Ч. 1. – С. 138–141.
11. Ткаченко Н. Ю. Совершенствование системы управления развитием транзитного потенциала Украины / Н. Ю. Ткаченко // Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2008. – Вип. 242, Т. IV. – С. 886–899.
12. Третяк В. В. Розвиток регіональних зовнішньоекономічних зв'язків: питання теорії та практики : [монографія] / В. В. Третяк ; НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. – Донецьк : ТОВ «Юго-Восток, Лтд», 2005. – 331 с.
13. Филина В. Н. Транспортные логистические услуги в России в условиях интеграции в мировой рынок / В. Н. Филина // Проблемы прогнозирования. – 2009. – № 3. – С. 45 – 57.

Надійшла 11.03.2011

УДК:336.330.123.7

О. А. ЄВТУШЕНКО

Дніпропетровський університет економіки та права імені Альфреда Нобеля

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ

Розглянуті теоретичні аспекти фінансового забезпечення відтворення основних засобів. Проаналізовані сучасні підходи щодо визначення джерел фінансування відтворення основних засобів. Надано пропозиції щодо удосконалення типологізації джерел фінансового забезпечення відтворення основних засобів.

The theoretical aspects of financial support of the fixed assets reproduction are examined. Modern approaches for determination the financing sources of fixed assets reproduction are analyzed. There are proposals for improvement the typologization of financial support sources of fixed assets reproduction.

Ключові слова: відтворення основних засобів, фінансове забезпечення відтворення основних засобів, джерела фінансування.

Постановка проблеми та її взаємозв'язок з науковими й практичними завданнями. Стан основних засобів в Україні на сьогоднішній день можна визнати незадовільним, оновлення матеріально-технічної бази виробництва здійснюється низькими темпами, запровадження нових технологій для багатьох