

УДК 339.565

О.В. Мініна

Чернігівський державний технічний університет

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Досліджується процес реалізації транзитного потенціалу, яким володіє Україна, в сучасних кризових умовах, проаналізовано динаміку і структуру транзитних перевезень. Розглянуто проблему розвитку транзитно-транспортної інфраструктури, насамперед митних переходів.

Ключові слова: транзитний потенціал, експорт транспортних послуг, транспортно-транзитна інфраструктура.

Постановка проблеми. Необхідність забезпечення виходу з економічної кризи змушує більшість розвинених країн вишукувати резерви підвищення ефективності функціонування національної економіки, шляхи економії ресурсів, а також тимчасового обмеження потреб. За таких умов цінність ресурсів, що можуть принести додатковий дохід, суттєво зростає, надаючи тій або іншій країні конкурентні переваги на внутрішньому і міжнародному ринках. Однією з таких можливостей одержання державою доходу без витрачання, особливо за умов кризи, дефіцитних невичерпних ресурсів можна вважати використання транзитного потенціалу території. Україна володіє найбільшим показником транзитності в Європі, визнається “найкоридорнішою” країною, оскільки її територією проходить три з дев’яти Критських міжнародних транспортних коридорів, і має невичерпні можливості подальшого нарощування своєї транзитної потенційності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток транзитного потенціалу, його роль в процесі становлення України як самостійної, незалежної держави, що формує систему розвиненої ринкової економіки, постійно цікавить науковців і практиків. Цьому питанню присвячені роботи таких вчених, як А.С. Аблов, Т.В. Блудова, О.М. Котлубай, Ю.О. Кутах, О.О. Бакаєв, І.А. Малярчук, А.М. Новикова, Ю.Є. Пашенко, С.І. Пирожков, Д.К. Прейгер, Н.Ю. Ткаченко, А.М. Хахлюк, Ю.М. Цветков та ін. Дослідження в цій сфері тривають, постійно оновлюються і коригуються реальними умовами, що змінюються, як в економічному, так і політичному середовищі.

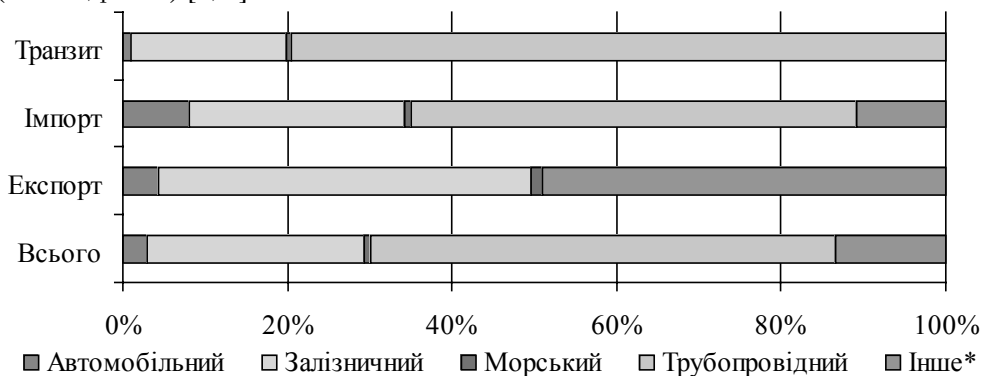
Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Оскільки тема реалізації транзитного потенціалу суттєво політизована, виникає проблема актуальності й достовірності інформації щодо поточного стану і перспектив розвитку транзитного статусу держави, який, поряд з перевагами, несе певний ризик бути втраченим за певних обставин.

Мета статті. В умовах динамічних змін економічної і політичної кон'юнктури мету даної статті можна визначити як дослідження особливостей реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транзитний потенціал нашої держави повинен не тільки номінально визначати місце України в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, але й ефективно реалізовуватися, нарощуватися і сприяти розвитку всіх пов'язаних з ним сфер національної 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 геоекономічного і геополітичного розташування, опосередковує зовнішньоекономічні зв'язки країни та позиціонує її на міжнародних транспортно-транзитних ринках. Значення транспорту можна оцінити за розміром частки в загальному обсязі експорту та імпорту послуг. Зокрема, в загальному обсязі експорту послуг у 2009 р. 65,7% припадало на послуги транспорту (6,3 млрд. дол. США), а в обсязі імпорту послуг їх частка становила 19,0% (981,1 млн. дол. США) [2].

За 2009 р. обсяг перевезень вантажів у міжнародному сполученні склав 559,3 млн. т, у т.ч. експортних – 134,3 млн. т (24,0% загального обсягу перевезень), імпортних – 88,0 млн. т (15,7%), транзитних – 337,0 млн. т (60,3%). В імпорті та транзиті домінують відповідно трубопровідний (54,1% та 79,5%) і залізничний (26,3% та 18,9%) транспорт, в експорті – залізничний транспорт (45,4%) (рис. 1) [2].

При дослідженні особливостей реалізації транзитного потенціалу України важливого значення набуває інформація щодо динаміки транзитних перевезень територією країни, структурних особливостей транзиту за видами транспорту (табл. 1, рис. 2) [1, 5].



* Дорожній транспортний засіб у залізничному вагоні, залізничний вагон на морському судні, несупроводжуваний причеп або напівпричіп на морському судні, пошта, річкове судно на морському судні, самохідний дорожній транспорт, "ручна поклажа", невідомий вид транспорту

Рис. 1. Структура перевезень міжнародних вантажів у 2009 р. за видами транспорту

Таблиця 1

Обсяги транзитних перевезень та переробки вантажів у морських і річкових портах України

Вид транспорту	Перевезено транзитних вантажів, тис. т				
	за 2005 р.	за 2006 р.	за 2007 р.	за 2008 р.	за 2009 р.
Всіма видами транспорту	205565,20	222948,12	386956,56	325423,03	337000,08
у тому числі залізничним	73221,04	75050,72	99882,37	93347,60	63780,00
автомобільним	636,10	1614,14	4494,61	4908,71	3394,74
морським	3765,54	2516,11	2693,97	3486,97	1937,16
річковим	10,11	18,50	37,43	74,73	0,12
авіаційним	1,40	1,17	1,28	1,54	1,17
трубопровідним	127921,85	143721,15	279802,36	223497,94	267811,46
інше	9,16	26,33	44,54	105,54	75,43
Переробка транзитних вантажів: морськими портами	50556	53198	69167	66286	52164
річковими портами	57	89	179	191	146

Протягом останніх п'яти років, незважаючи на економічну кризу, спостерігається позитивна динаміка перевезень транзитних вантажів усіма видами транспорту. Винятком є 2008 р., коли обсяги транзиту скоротилися на 15,9%, але на фоні стрімкого зростання попереднього року (на 73,6%) його величина зменшилася всього на 61,5 млн. т і перевищила на 102,5 млн. т рівень 2006 р. У 2009 р. стан поліпшився і зростання вже склало 3,6%. Що ж стосується динаміки за видами транспорту, то у 2009 р. падіння спостерігається в усіх галузях, крім трубопровідного транспорту, де зростання склало 19,8% порівняно з попереднім роком. Суттєво погіршилася ситуація із залізничним транзитом, хоча до 2008 р. його обсяги стрімко зростали, автомобільний і морський транспорт почали втрачати свої позиції лише у 2009 р. (відповідно зниження на 30,8% і на 44,4%).

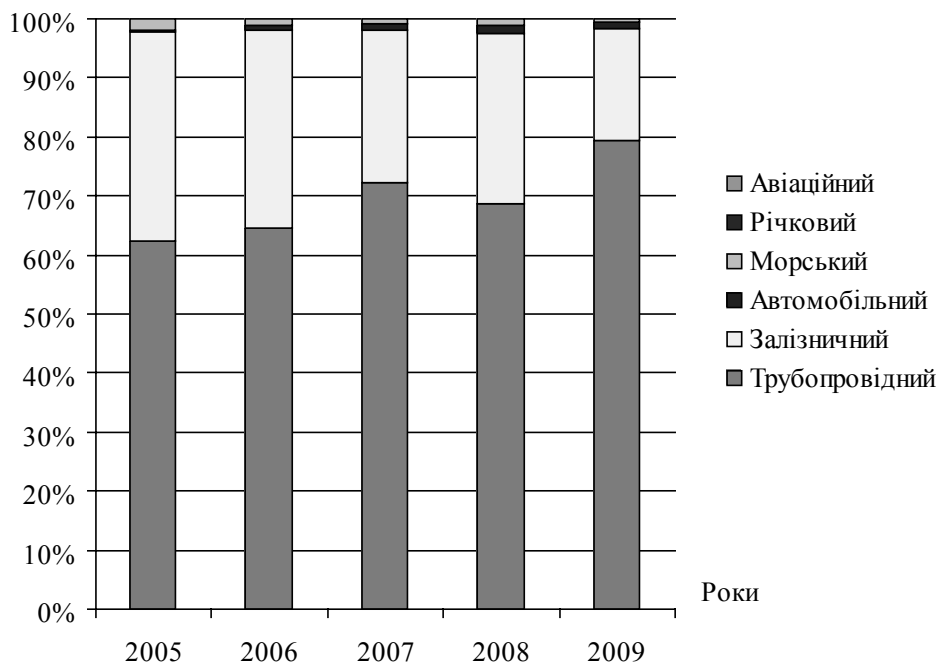


Рис. 2. Структура транзитних вантажопотоків за видами транспорту

У загальному обсязі транзитних вантажопотоків України найбільшу питому вагу традиційно посідає трубопровідний транспорт. Його частка змінюється з 62,2% у 2005 р. до 79,5% у 2009 р. Така динаміка структури в першу чергу пояснюється погіршенням ситуації на інших видах транспорту. Зокрема, на другому місці знаходиться залізничний транспорт, на частку якого у 2005 р. припадало 35,6%, у 2006 р. – 33,7, а у 2009 р. – лише 18,9% транзитних вантажопотоків. Що стосується решти видів транспорту, то їх структура змінилася не на користь морського транспорту, частка якого зменшилася з 1,8% у 2005 р. до 0,57% – у 2009 р., у той час як, наприклад, в 2003 р. вона сягала 13,5%. Частка ж автомобільного, навпаки, зросла – з 0,3% у 2005 р. до 1%, хоча залишається дуже незначною. Річковий та авіаційний транспорт майже не беруть участі в реалізації транзитного потенціалу країни. Деформована у бік переваги лише двох видів транспорту структура транзитних вантажоперевезень, на думку вітчизняних науковців, робить уразливим транзитний пакет України [4, с. 91; 7, с. 103].

Основна перевага транзиту – одержання державою коштів за використання, по суті, невичерпного ресурсу – свого географічного розташування (табл. 2) [5].

Таблиця 2

Доходи від транзитних перевезень і обслуговування транзитних вантажів та пасажирів, млн. дол. США

Вид транспорту	Роки				
	2005	2006	2007	2008	2009
Всі види транспорту	4480,3	5354,7	6111,7	7636,5	7918,0
Морський	779,8	806,1	915,9	1304,4	725,5
Повітряний	561,9	722,7	919,6	1231,1	1200,1
Залізничний	799,8	860,2	1268,2	1641,1	1100,1
Трубопровідний	1959,8	2500,6	2411,6	2560,4	3046,4
Інший транспорт	379,0	465,1	596,4	899,6	1846,0

Україна має постійно зростаючі доходи від реалізації свого транзитного потенціалу. Навіть у 2009 р., коли знизилися доходи від транзиту всіх основних видів транспорту, окрім трубопровідного (його доходи збільшилися на 19% порівняно з попереднім роком) та іншого транспорту (його доходи збільшилися у 2 рази), загальна сума за рахунок останніх зросла на 3,7%. Найбільша питома вага трубопровідного транспорту в загальній сумі транзитних доходів визначає спрямованість зовнішньої політики України в енергетичній сфері і не лише в ній. Зрозуміло, що основним постачальником і партнером для нас є Російська Федерація, оскільки вона володіє майже третиною світових запасів природного газу і ще довго буде залишатись одним з основних його експортерів у Західну Європу, а Україна при цьому залишається найбільшим у світі транзитером природного газу.

Що стосується наземних транзитних потоків, то й тут найбільшим транзитником для нас виявляється Російська Федерація (див. табл. 3 і рис. 3) [2]. У 2005 р. її частка в загальному обсязі автомобільного транзиту становила 21,5% (як транзит усіх країн ЄС, взятих разом), залізничного – 53,7%, морського – 72,3%, трубопровідного – 89,3%. У загальному обсязі транзитних вантажних перевезень, здійснених автомобільним транспортом, суттєву частку – 13,7% – мають країни Американського континенту, хоча більш цікавими для нас є сусідні Білорусь, частка якої така ж, як частка всіх країн Європи, що не входять до складу ЄС (3,9%), Молдова (її частка 8,9%), Казахстан (4,0%). Транзитні перевезення, здійснювані залізницею, морем та трубопровідним транспортом, більш схожі між собою за структурою: лівова частка припадає на Росію, решта – розподіляється доволі рівномірно між іншими країнами (крім трубопровідного транспорту).

Таблиця 3

Транзит вантажів за країнами відправлення

Країна	Види транспорту							
	автомобільний		залізничний		морський		трубопровідний	
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%
2005 р.								
Всього	636,1	100	73221,0	100	3765,5	100	127921,9	100
Країни СНД	246,0	38,7	47774,7	65,2	2829,5	75,1	127921,9	100
РФ	136,9	21,5	39334,1	53,7	2722,6	72,3	114238,8	89,3
Казахстан	25,6	4,0	3558,4	4,6	0,1	0,0	9036,0	7,1
Білорусь	24,8	3,9	2539,1	3,5	0,0	0,0	–	–
Молдова	56,6	8,9	2246,4	3,1	104,0	2,8	750,3	0,6
Туркменістан	–	–	0,6	0,0	2,6	0,1	1796,5	1,4
Узбекистан	0,1	0,0	36,4	0,0	–	–	2100,3	1,6
Країни ЄС	136,2	21,4	2537,0	3,5	401,2	10,7	–	–
Європа	24,6	3,9	798,4	1,1	178,5	4,7	–	–
Азія	30,1	4,7	351,4	0,5	15,8	0,4	–	–
Африка	1,4	0,2	45,9	0,1	14,0	0,4	–	–
Америка	86,9	13,7	672,7	0,9	234,5	6,2	–	–
Інші	110,9	17,4	21040,9	28,7	92,0	2,5	–	–
2009 р.								
Всього	3394,7	100	63780,0	100	1937,2	100	267811,5	100
Країни СНД	1316,3	38,8	61220,3	96,0	404,9	20,9	267809,5	100
РФ	719,2	21,2	47902,6	75,1	314,4	16,2	247853,2	90,1
Казахстан	10,9	0,3	8669,2	13,6	–	–	13196,0	7,4
Туркменістан	0,1	0,0	8,0	0,0	52,2	2,7	4413,7	
Молдова	409,6	12,1	1197,8	1,9	34,7	1,8	2346,6	0,6
Білорусь	156,0	4,6	3233,1	5,1	1,4	0,1	–	–
Країни ЄС	1395,4	41,1	1961,0	3,1	337,5	17,4	2,0	
Європа	145,3	4,3	50,9	0,1	361,6	18,7	–	–
Азія	453,2	13,4	287,2	0,5	359,9	18,6	–	–
Америка	52,9	1,6	97,3	0,2	448,0	23,1	–	–
Інші	15,0	0,4	141,2	0,2	15,9	0,8	–	–

У 2009 р. структура транзиту дещо змінилася. Найбільшим транзитником, як і раніше, залишається Росія, її частка в автомобільному транзиті майже не змінилася, а от у морському за п'ять років знизилася з 72,3 до 16,2%, питома вага у залізничному і трубопровідному транзиті зросла до 75,1 та 90,1% відповідно. Зменшення

частки Російської Федерації у морських транзитних перевезеннях пояснюється її політикою щодо переорієнтації вантажопотоків на власні порти. Країни ЄС більш орієнтовані на автомобільний транспорт – їх частка в автоперевезеннях зросла до 41,1%, збільшилася також частка країн Азії – з 4,7% у 2005 р. до 13,4% у 2009 р. У залізничному транзиті на другому місці знаходиться Казахстан – 13,6%, Білорусь має 5,1%, країни ЄС – 3,1%, Молдова – 1,9%, решта країн – менше 1%. Що ж стосується морських вантажних транзитних перевезень, то у 2009 р. вони переорієнтувалися від переважно російських користувачів (16,2%) на інші країни, розподілившись між ними доволі рівномірно: країни ЄС – 17,4%, інші країни Європи – 18,7%, країни Азії – 18,6% і Америки – 23,1%.

Географічна структура транзитних вантажопотоків за всіма видами транспорту у 2009 р. характеризується суттєвим “перекосом” у бік Російської Федерації (рис. 3).

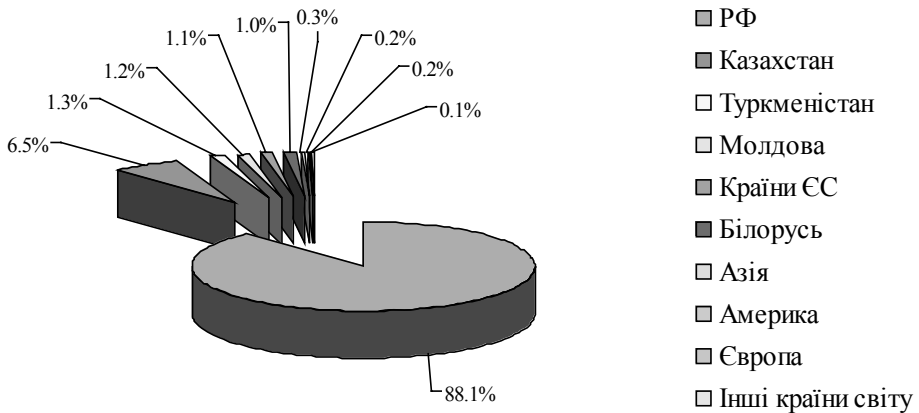


Рис. 3. Структура транзитних вантажопотоків за країнами відправлення за всіма видами транспорту в 2009 р.

Також великими транзитниками для України залишаються Казахстан, Білорусь, Молдова та Туркменістан, які разом з РФ відправили 98,1% всього транзиту вантажів, що пройшов через територію нашої держави.

Найбільшими отримувачами російських вантажів є Словаччина (46,7%), Угорщина (11,5%), Туреччина (9,5%), Чеська Республіка (4,3%), Кіпр (3,6%), Швейцарія (3,1%), Румунія (2,8%), Польща (2,7%), Італія (2,1%) та Молдова (2,0%). Казахстан через територію України відправляв вантажі переважно до Словаччини (7,0 млн. т), Італії (3,2 млн. т), Швейцарії (1,7 млн. т), Австрії (1,1 млн. т), Франції та Китаю (по 1,0 млн. т) [2].

Детальніша інформація щодо структури транзиту за видами транспорту робить можливим визначення найбільш напружених напрямів автомобільного і залізничного транзиту, для чого повинна відображати структуру відповідних транзитних перевезень за країнами відправлення (рис. 4, рис. 5).

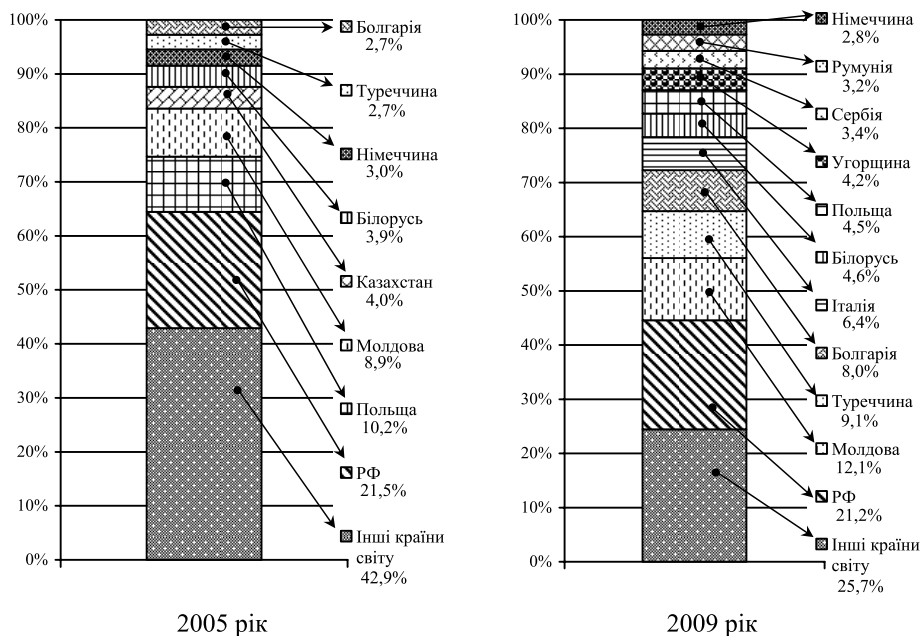


Рис. 4. Зміна структури транзитних вантажопотоків через кордони України автомобільним транспортом за країнами відправлення

На основі структурних змін автомобільного транзиту можна зробити висновок, що відносини України з країнами ЄС та Європи розширилися. Так, у 2009 р. у переліку країн – відправників транзитних вантажів, котрі мають такі частки в загальному обсязі автомобільного транзиту, що заслуговують уваги, з'явилися Італія, Угорщина, Сербія, Румунія. У 2005 р. їх частки були менше 1%. Суттєво зросли частки Туреччини (до 9,1%), Болгарії (до 8,0%). У той же час у загальному обсязі транзиту скоротилася питома вага Польщі (з 10,2 до 4,5%), Казахстану (з 4,0 до 0,3%), Молдови (з 8,9 до 5,8%).

На фоні структурних змін відбулося збільшення загальної суми транзиту автомобільним транспортом з 636,1 тис. т у 2005 р. до 3394,7 тис. т у 2009 р. (або у 5,3 разу). Отже попит на транзитні можливості України з боку європейських держав продовжує зростати, незважаючи на світову економічну кризу. Це, насамперед, пояснюється, як зазначалося раніше, переважанням автомобільного транспорту в структурі перевезень країн ЄС (44%), а також вимогами з боку цих країн до якості доставки, збереження вантажу, дотримання термінів тощо.

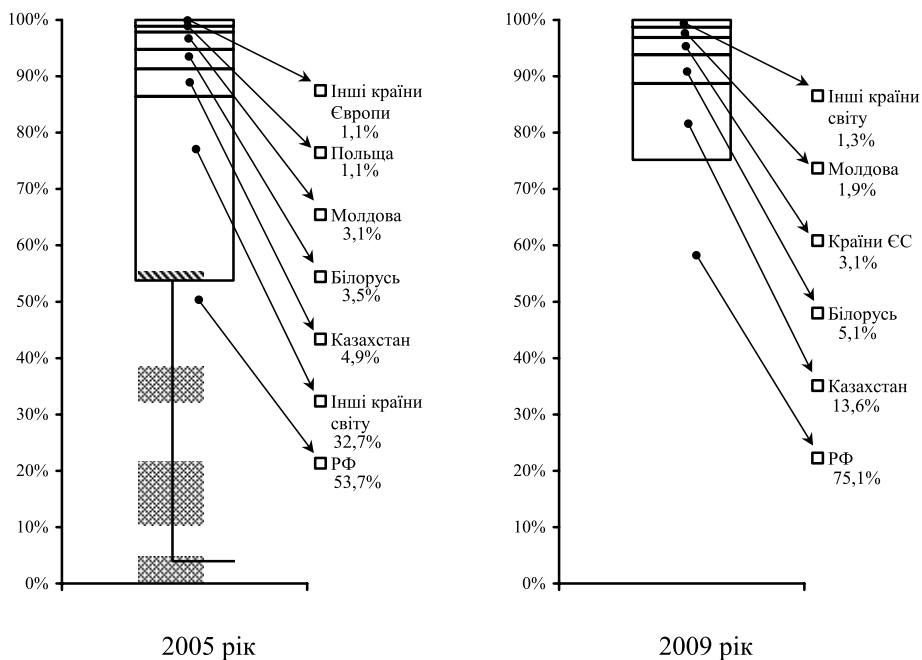


Рис. 5. Зміна структури транзитних вантажопотоків через кордони України залізничним транспортом за країнами відправлення

Що стосується залізничних транзитних потоків, то за п'ять років відбулася їх значна концентрація: перелік країн, котрі формують ці потоки, суттєво звужився. Абсолютним лідером тут залишається Російська Федерація, яка в залізничних перевезеннях, на відміну від автомобільних, володіє лівовою часткою, що збільшилася з 53,7% у 2005 р. до 75,1% у 2009 р. Зростає також частка Казахстану (з 4,9 до 13,6%), Білорусі (з 3,5 до 5,1%), частка Молдови зменшується (з 3,1 до 1,9%). Країни ЄС у 2009 р. в загальному обсязі залізничних транзитних перевезень мають частку 3,1%. Отже, залізничний транзит повністю переорієнтовується на декілька країн СНД. Така тенденція ставить у залежність використання нашого транзитного потенціалу від цих країн.

Ефективна реалізація транзитного потенціалу держави вимагає обов'язкового вирішення проблеми розвитку транспортно-транзитної інфраструктури, і насамперед – автомагістралей та митних переходів. Проведений аналіз визначає, які саме напрямки є пріоритетними. Для автомобільних перевезень це переважно європейський напрям, для залізничних – країни СНД.

На сьогодні міжнародними договорами України визначено 359 пунктів пропуску через державний кордон, але функціонує лише 218, у тому числі на кордоні з Польщею – 12, Молдовою – 53, Словаччиною – 5, Росією – 41, Білоруссю –

27, Румунією – 16. За категоріями поїздок вони поділені на міжнародні (151), міждержавні (34) і місцеві (33), а за видами сполучень – на автомобільні (108), залізничні (39), морські (30), річкові (12), поромні (1), повітряні (25) та пішохідні (3). Із 218 пунктів пропуску, що функціонують, тільки 143 побудовано за постійною схемою, а 75 – у тимчасових спорудах (персонал розміщується в терміналах контейнерного або вагонного типу) [3, с. 11].

Серед міжнародних і міждержавних пунктів перетину можна виділити цілий ряд таких, що мають достатньо високий технічний і організаційний рівень з точки зору європейських вимог, зокрема Нові Яриловичі – пропускна спроможність 1000 автомобілів на добу, Ягодин 1 – 2100, Устилуг – 600, Шегині – 1500, Краковець – 5000, Чоп – 3300 автомобілів на добу та ін. [6]. Але система пропуску осіб та транспортних засобів через державний кордон у більшій частині не відповідає за своєю пропускною спроможністю фактичним пасажиро- і вантажопотокам – існуючий транспортний потік у 1,5–3 рази перевищує проектні можливості пунктів пропуску (особливо на кордоні з Польщею, Словаччиною та Угорщиною) (наприклад, див. табл. 4). Крім того, рівень технічного забезпечення пунктів пропуску, зокрема технічними та спеціальними засобами контролю, становить 39% від потреби (засобами для огляду транспортну, розвантажувальною технікою, засобами дистанційного контролю) [3].

Таблиця 4

Фактичні потоки легкового автотранспорту через деякі пункти пропуску порівняно з їх проектною потужністю

Пункт пропуску	Пропускна спроможність пунктів пропуску по легковому автотранспорту (в середньому за добу), од.	
	проектна	фактично оформляється
“Краковець”	2000	3000
“Шегині”	700	2400
“Смільниця”	1300	1850

Незадовільним залишається і становище щодо будівництва та облаштування місцевих пунктів пропуску через державний кордон. Так, з 213 місцевих пунктів пропуску на кордоні з Росією, Білоруссю, Молдовою та Румунією, визначених міжнародними угодами, на сьогодні функціонує лише 33, з них 10 – у тимчасових спорудах. На кордоні з Польщею протяжністю 540 км функціонує лише 6 пунктів пропуску для автомобільного сполучення, відстань між якими становить 70–90 км. Водночас на німецько-польському кордоні протяжністю 456 км до приєднання Польщі до Шенгенської угоди діяло 36 пунктів пропуску [3].

Проблема недостатньої кількості пунктів пропуску, неналежного рівня їх облаштування та дефіциту пропускної спроможності послаблює конкурентні позиції нашої держави на ринку транзитних перевезень, створює переваги сусіднім країнам і погіршує наші перспективи на майбутнє, оскільки процес формування транзитних потоків набуває рис традиційності й консервативності. Це може

стати гальмівним фактором, “вузьким” місцем у розвитку транзитного потенціалу України, тому процес розбудови й облаштування прикордонної інфраструктури повинен бути активізований.

Не може бути залишеною поза увагою сформована на території України мережа міжнародних транспортних коридорів. Фахівці Ради по вивченню продуктивних сил України провели дослідження, в результаті якого було встановлено фактичні та розраховано потенційно можливі обсяги транзитних перевезень у межах транспортних коридорів (табл. 5) [5].

Таблиця 5

Порівняльна таблиця фактичних та потенційно можливих обсягів транзитних перевезень в межах транспортних коридорів, що проходять територією України

Коридори	Обсяги транзитних перевезень, тис. т		
	Фактичні	Потенційно можливі	Додаткові
МТК № 3	20722	201759	181037
МТК № 5	11163	38416	27253
МТК № 9	17928	100073	82145
МТК “Балтика – Чорне море”	4060	92891	88831
МТК “Європа – Азія”	30556	204350	173794
Разом	84429	457489	373060

Результати досліджень свідчать, що обсяги транзиту можуть бути збільшені з 84,4 млн. т до 457,5 млн. т, або у 5,4 разу, що дозволило б одержати більше 3 млрд. дол. США. Але для цього необхідно створити умови, які б зробили транзитні перевезення через Україну більш привабливими для клієнтури, ніж перевезення іншим шляхом (морським або в обхід України).

Залучення додаткового транзиту вимагатиме значних капітальних вкладень на будівництво, реконструкцію та сервісне обслуговування доріг (2–3 млрд. дол. США). Тим не менш віддача від залучення додаткових транзитних вантажопотоків очікується велика. В економічному плані це додаткові валютні надходження в розмірі 3–3,5 млрд. дол. США, в соціальному – десятки тисяч нових робочих місць [5]. Розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів буде сприяти залученню транзитних вантажів в Україну, покращенню інвестиційного клімату та активізує процес інтеграції економіки України в Європу.

Висновки. Проведення дослідження дає можливість зробити висновок про високу цінність та перспективність для нашої держави такого ресурсу, як транзитний потенціал, ефективна реалізація якого дозволить не тільки одержати додатково значні фінансові кошти, але і зайняти достойне місце серед провідних країн-транзитерів, реалізувати переваги свого вдалого гео економічного та геополітичного розташування. Транзитний потенціал країни може стати фактором економічного зростання, мультиплікативно впливаючи на основні галузі національної економіки, джерелом інвестиційних ресурсів та ініціатором інновацій. Досягнення успіху

в транзитній сфері вимагає певних зусиль, спрямованих на удосконалення всіх складових транзитного потенціалу, уваги держави і зацікавленості з боку бізнесу.

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2009 рік : стат. бюл. / Держ комітет статистики України. – К., 2008. – 89 с.
3. Консультації щодо удосконалення системи пропуску осіб та транспортних засобів через державний кордон. Зелена книга : ін форм. вид. – К. : Центр сприяння інститут. розвитку держ. служби, 2008. – 31 с.
4. *Ткаченко Н.Ю.* Развитие транзитного потенциала Украины. – Дис. ... канд. экон. наук / Н.Ю. Ткаченко. – Донецк, 2009. – 208 с.
5. Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів (17.05.2010 р.) [Електронний ресурс] / Рада по вивченню продуктивних сил України [сайт]. – Режим доступу : <http://www.rvps.kiev.ua/news.php?id=12>.
6. *Хумаров О.А.* Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу / О.А. Хумаров // Стратег. пріоритети. – 2009. – № 2(11). – С. 152–158.
7. *Чернега О.Б.* Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины / О.Б. Чернега, В.С. Белозубенко, А.С. Расторгуев // Вісн. Хмельн. нац. ун-ту.. – Хмельницький : ХНУ, 2008. – Т. 3, № 3. – С. 101–106. – (Серія “Економічні науки”).

Отримано 17.09.10

О.В. Минина

ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Исследуется процесс реализации транзитного потенциала, которым обладает Украина, в современных кризисных условиях, проанализировано динамику и структуру транзитных перевозок. Рассмотрено проблему развития транзитно-транспортной инфраструктуры, прежде всего таможенных переходов.

Ключевые слова: транзитный потенциал, экспорт транспортных услуг, транспортно-транзитная инфраструктура.

O.V. Minina

FEATURES OF IMPLEMENTATION OF TRANSIT POTENTIAL OF UKRAINE AT PRESENT STAGE

The process of implementation of transit potential held by the Ukraine, in the current crisis conditions, the dynamics and structure of transit are analyzed. The problem of transit transport infrastructure, especially custom conversions is considered.

Keywords: transit potential, export of transport services, transport and transit infrastructure.