

УДК 339.56, 338.47
JEL Classification: F100

Уханова Інна

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ ЯК ЧИННИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ТОВАРАМИ

Анотація. У статті надано визначення поняттю транспортної інфраструктури. Проведено аналіз показників динаміки експортно-імпортних операцій, а також проаналізовано товарну структуру та географічну спрямованість зовнішньої торгівлі товарами Одеського регіону із виокремленням головних трендів останніх років та періоду у п'ять років. Надано характеристику регіону як суб'єкту зовнішньоторговельної діяльності, який має вигідне географічне розташування. Розглянуто сучасний стан розвитку міжнародної транспортної інфраструктури регіону як чинника забезпечення діяльності суб'єктів зовнішньоторговельних зв'язків. Зроблено аналіз показників розвитку транспортної сфери із виокремленням характеристик залізничного, автомобільного, водного, трубопровідного, авіаційного транспорту Одеського регіону. Проаналізовано динаміку перероблення вантажів портами Одеського регіону за останні п'ять років із виокремленням головних тенденцій у переробленні вантажів. Надано динаміку вантажних перевезень та відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту Одеського регіону за п'ять років. Для оцінювання розвитку інфраструктурного забезпечення регіону було наведено розрахунки коефіцієнтів Успенського та Енгеля, які показали, що рівень забезпеченості автодорожньою та залізничною мережею демонструють позитивну динаміку. Наведено розрахунок середньозваженого коефіцієнта залучення всіх видів транспорту до економіки регіону. В якості висновків запропоновано певні напрямки розвитку регіональної транспортної інфраструктури. Виокремлено необхідність здійснити практичні кроки у напрямку удосконалення транспортно-інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі товарами Одеського регіону, що буде мати позитивний вплив на використання транзитного потенціалу регіону, включення його до системи міжнародних торговельних зв'язків та економічний розвиток території.

Ключові слова: зовнішня торгівля товарами, експорт, імпорт, Одеський регіон, транспортна інфраструктура, міжнародний транспорт, коефіцієнт Енгеля, коефіцієнт Успенського.

Ukhanova Inna

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE ODESSA REGION AS A FACTOR OF PROVIDING FOREIGN GOODS TRADE

Abstract. The article defines the concept of transport infrastructure. The dynamics of export-import transactions has been analyzed, as well as the commodity structure and

geographical orientation of foreign trade in the Odessa region with the main trends of the last years and the five-year period being highlighted have been analyzed. The region is described as a foreign trade entity with a favorable geographical location. The current state of development of the international transport infrastructure of the region has been considered as a factor of ensuring the activity of the subjects of foreign trade relations. The analysis of indicators of development of the transport sphere with the separation of characteristics of railway, road, water, pipeline, aviation transport of Odessa region has been made. The dynamics of cargo processing by the ports of the Odessa region over the last five years with the main trends in cargo processing highlighted has been analyzed. The dynamics of freight transportation and the shipment (transportation) of cargo by modes of transport of Odessa region for five years has been provided. To evaluate the development of the infrastructure provision of the region, calculations of Assumption and Engel coefficients which showed that the level of security of the road and rail networks shows positive dynamics have been made. The calculation of the weighted average ratio of all modes of transport to the economy of the region has been given. Some directions of development of regional transport infrastructure have been suggested as conclusions. The necessity to take practical steps towards improving the transport infrastructure of international trade in goods of the Odessa region has been emphasized.

Keywords: foreign trade in goods, export, import, Odessa region, transport infrastructure, international transport, Engel coefficient, Uspensky coefficient.

Уханова Інна

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ОДЕССКОГО РЕГИОНА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ ТОВАРАМИ

Аннотация. В статье дано определение понятия транспортной инфраструктуры. Проведен анализ показателей динамики экспортно-импортных операций, а также проанализирована товарная структура и географическая направленность внешней торговли товарами Одесского региона с выделением главных трендов последних лет и периода в пять лет. Дана характеристика региона как субъекта внешнеторговой деятельности, который имеет выгодное географическое положение. Рассмотрено современное состояние развития международной транспортной инфраструктуры региона как фактора обеспечения деятельности субъектов внешнеторговых связей. Сделан анализ показателей развития транспортной сферы с выделением характеристик железнодорожного, автомобильного, водного, трубопроводного, авиационного транспорта Одесского региона. Проанализирована динамика переработки грузов портами Одесского региона за последние пять лет с выделением главных тенденций. Предоставлена динамика грузовых перевозок и отправки (перевозки) грузов по видам транспорта Одесского региона за пять лет.

Для оценки развития инфраструктурного обеспечения региона были приведены расчеты коэффициентов Успенского и Энгеля, которые показали, что уровень обеспеченности автодорожной и железнодорожной сетью демонстрируют положительную динамику. Приведен расчет средневзвешенного коэффициента привлечения всех видов транспорта к экономике региона. В качестве выводов предложены определенные направления развития региональной транспортной инфраструктуры. Выделена необходимость осуществить практические шаги в направлении усовершенствования транспортного инфраструктурного обеспечения международной торговли товарами Одесского региона, которые будут иметь положительное влияние на использование транзитного потенциала региона, включение его в систему международных торговых связей и экономическое развитие территории.

Ключевые слова: внешняя торговля товарами, экспорт, импорт, Одесский регион, транспортная инфраструктура, международный транспорт, коэффициент Энгеля, коэффициент Успенского.

DOI: 10.32680/2409-9260-2019-7-8-270-271-143-161

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими або практичними завданнями. Ступінь залучення регіону до міжнародних торговельних процесів та стабільне функціонування його економіки має тісний зв'язок із розвитком транспортної інфраструктури, адже саме вона переважно визначає рівень інтеграції до світогосподарських зв'язків, інвестиційну привабливість та міжнародну конкурентоспроможність. Транспортна інфраструктура є вирішальним чинником розвитку Одеського регіону України через забезпечення функціонування багатьох секторів економіки, таких як: промисловість, сільське господарство, надання туристичних послуг та послуг із перевезення вантажів та пасажирів, що зумовлює її вплив на конкурентоспроможність території в цілому. Розвинена транспортна інфраструктура створює умови для швидкої адаптації галузей економіки регіону до змін навколишнього середовища, подальших ринкових трансформацій, процесів глобалізації та інтеграції у світове господарство, долучення до сучасної системи міжнародної торгівлі тощо. Виходячи з цього, потребує додаткового дослідження питання інфраструктурного розвитку, яке забезпечує міжнародну торгівлю товарами Одеського регіону. Актуальність теми зростає через обрання країною європейського шляху розвитку та включення у європейський економічний простір через підписання Угоди про створення та функціонування Зони вільної торгівлі між Україною та ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких покладений початок вирішенню даної проблеми і на які спирається автор. Проблеми доставки зовнішньоторговельних вантажів з точки зору транспортного аспекту розглядалися у працях С. Долгова [1], П. Куренкова та О. Котляренко [2], В. Лукинського та В. Лукинської [3], Д. Баурерка та Д. Клосса [4]. Проблематику модернізації транспортного комплексу країни, як частини міжнародної транспортної інфраструктури розглянуто в роботах В. Башко [5], Б. Лапідуса [6], І. Заблудської, І. Бузько, О. Зеленко, І. Хорошилової [7] тощо. Зарубіжні дослідження, присвячені вивченню впливу транспортних факторів на стійке функціонування світової економічної системи і торгівлі, знайшли відображення в роботах А. Ансара [8], Д. Баністера [9], А. Де Ла Фуенте [10] тощо. У роботах вищезгаданих науковців висвітлено теоретичні питання розвитку міжнародного транспорту та його ролі у забезпеченні міжнародних торговельних потоків, а також надано рекомендації щодо удосконалення міжнародних транспортних послуг та інфраструктурного забезпечення торгівлі товарами, у тому числі і на рівні окремих регіонів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Питання розвитку транспортної інфраструктури як чинника забезпечення та розвитку міжнародної торгівлі товарами на рівні Одеського регіону є питанням, яке набуває все більшої актуальності – в умовах динамічного розвитку світового ринку необхідно постійно відстежувати та аналізувати ключові тенденції розвитку та структурні зрушення в транспортній інфраструктурі Одеського регіону. Саме Одеський регіон, який має спільний кордон з ЄС та вихід до Чорного моря, багато в чому має забезпечити реалізацію інтеграційних цілей в межах функціонування режиму торговельних преференцій. Необхідно також зазначити що для Одеського регіону України транспортна галузь відноситься до категорії головних при формуванні доходів бюджету, тому питання удосконалення міжнародної транспортної інфраструктури залишається актуальним. Необхідність та потреба в подальшому вивченні розвитку інфраструктурного забезпечення зовнішньої торгівлі регіону зумовлюється формуванням ринкової моделі економіки, зростанням обсягів зовнішньоторговельних операцій та забезпеченням єдності товарних, грошових, інформаційних та інших потоків, що створюють умови для динамічної стійкості процесу розвитку зовнішньоекономічної діяльності регіону.

Формулювання мети статті (постановка завдання). Мета статті полягає у визначенні основних тенденцій зовнішньої торгівлі товарами Одеського регіону та основних показників розвитку транспортної інфраструктури як чинника забезпечення експортних та імпортних показників.

Викладення основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Термін «інфраструктура» був уперше використаний ще на початку ХХ століття для позначення об'єктів і споруджень, що забезпечують нормальну діяльність збройних сил. Поступово до галузей інфраструктури стали відносити енергетику, будівництво, транспорт і зв'язок, водопостачання, сферу обслуговування та ін. У галузевому плані вона є комбінацією допоміжних галузей, що обслуговують господарства, а в територіальному плані є комбінацією будинків, споруд, природно-технічних і інженерно-технічних систем [11, с. 57–62]. У 40-і роки під інфраструктурою стали розуміти сукупність галузей, що сприяють нормальному функціонуванню виробництва матеріальних благ і послуг.

Окрему увагу необхідно приділити транспортній інфраструктурі, адже транспорт є специфічною галуззю економіки України, яка бере участь у єдиному виробничо-технологічному процесі виробництва продукції різних галузей господарства, що впливає на рівень транспортних витрат у країні і на загальну ефективність виробництва. І оскільки, транспортна сфера завжди пов'язується із загальним розвитком продуктивних сил, то вона розглядається як одна з найважливіших складових інфраструктури економіки в цілому. Об'єкти транспортної інфраструктури містять у собі залізничні, водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації і управління рухом транспортних засобів, а також об'єкти, що забезпечують функціонування транспортного комплексу – будівлі, споруди, пристрої й устаткування [12, с. 56–61].

При визначенні ролі транспортної інфраструктури в забезпеченні розвитку експортно-імпортних операцій Одеського регіону необхідно наголосити, що визначений регіон є сучасним транспортно-логістичним вузлом, промисловим, науковим, торговельним центром України. Саме прикордонне положення забезпечує регіону значні можливості для розвитку міжнародної торгівлі та зовнішньоекономічної діяльнос-

ті. Одеський регіон розташований на перехресті міжнародних транспортних магістралей та має вихід до Чорного моря.

Для визначення місця Одеського регіону в зовнішньоторговельній діяльності України наведемо головні показники зовнішньої торгівлі на регіональному рівні. За даними Головного управління статистики Одеського регіону у 2018 році він здійснив експортно-імпорتنі операції з партнерами із 167 країн. Загальний обсяг експорту товарів Одеського регіону у 2018 році становив 1668,3 млн. дол. США, та зменшився на 8,0% відносно 2017 року. Імпорт товарів досяг рівня 1556,2 млн. дол. США та збільшився порівняно з 2017 роком на 6,2%. Сальдо зовнішньої торгівлі товарами позитивне: експорт товарів перевищує імпорт на 112,2 млн. дол. США. При цьому, частка товарів у загальному експорті склала 69,5%, в імпорті – 87,8%. Частка регіону у структурі експортних поставок становила 4,1% від загального експорту України, в імпорті – 2,8% від загального обсягу імпорту України [13].

Динаміка експортно-імпорتنих операцій з товарами за період 2012–2018 років представлена на рис. 1.

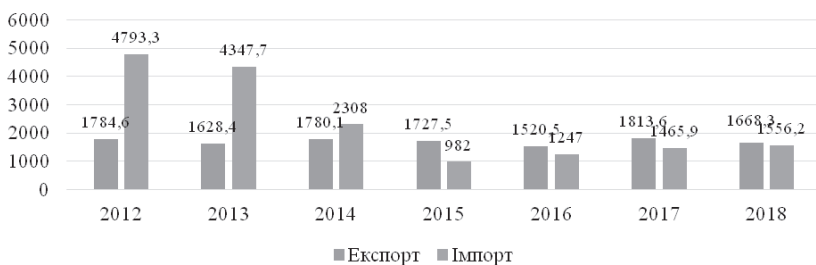


Рис. 1. Динаміка експортно-імпорتنих операцій Одеського регіону з товарами за період 2012–2018 років, млн. дол. США

Джерело: складено автором за [13]

Якщо досліджувати товарну структуру торгівлі товарами регіону, то можна відмітити, що у 2018 р. спостерігалось збільшення в експорті поставок мінерального палива; нафти і продуктів її переробки до 1,3 млн. дол. США, відбулося зменшення в експорті до 1200,9 млн. дол. США по харчовим продуктам. Обсяги продукції хімічної та пов'язаних з нею галузей зменшився в експорті до 25,8 млн. дол. США. Відвантаження недорогоцінних металів та виробів із них зменшилося до

112,7 млн. дол. США. Поставки машин, обладнання та механізмів а також електротехнічного обладнання зменшилися до 80,6 млн. дол. США. За статтею «засоби транспорту» відбулося зменшення обсягів експорту до 181,9 млн. дол. США [13]. Дані відображені у вигляді діаграми (рис. 2).



Рис. 2. Експорт товарів Одеської області за 2018 рік, %

Джерело: складено автором за [13]

Аналізуючи товарну структуру експорту товарів Одеського регіону можна зробити висновок, що у 2018 році переважають продукти сільського господарства та переробної промисловості, які становлять 71,98% експорту товарів.

Основну структуру імпорتنих надходжень до Одеської області склали мінеральне паливо, нафта і продуктів її переробки (зменшились до 182,0 млн. дол. США), продукти сільського господарства та переробної промисловості (збільшення в імпорті до 379,7 млн. дол. США), обсяги продукції хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості збільшились в імпорті до 88,0 млн. дол. США, збільшилися поставки недорогоцінних металів та виробів з них (до 138,6 млн. дол. США), надходження машин, обладнання та механізмів; електротехнічного обладнання зменшилось до 270,4 млн. дол. США та відбулось збільшення в імпорті засобів транспорту (до 104,8 млн. дол. США) [13].

Товарну структуру імпорту Одеського регіону в 2018 році можна розглянути за допомогою діаграми (рис. 3).



Рис. 3. Імпорт товарів Одеської області за 2018 рік, %

Джерело: складено автором за [13]

Можна зробити висновок, що основними групами товарів в імпортній структурі у 2018 році були машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання (17,4% від обсягу імпорту), мінеральні продукти (12,0%), продукти рослинного походження (10,6%) [13].

Якщо розглядати географічну структуру зовнішньої торгівлі Одеського регіону, то можна відмітити, що станом на 2018 рік головним споживачами товарами були Туреччина (101,8 млн. дол. США), Російська Федерація (93,3 млн. дол. США), Іспанія (92,7 млн. дол. США), Китай (88,8 млн. дол. США), Молдова (78,9 млн. дол. США). Головними імпортерами товарів до регіону були Китай (409,6 млн. дол. США), Туреччина (158,3 млн. дол. США), Індонезія (107,2 млн. дол. США), Російська Федерація (87,3 млн. дол. США), Німеччина (73,7 млн. дол. США) [13].

Для порівняння змін у географічній структурі експорту товарів Одеського регіону у 2012 та 2018 роках надано порівняльні діаграми (рис. 4 та 5).

Підводячи підсумки доцільно зазначити, що статистичні дані обсягів зовнішньої торгівлі Одеського регіону свідчать про негативну динаміку в обсягах експортних операцій. Спостерігається зменшення імпорту товарів у регіон, що призвело до позитивного зовнішньоторговельного балансу. Є невикористані резерви для підвищення активності у зовнішньоекономічній діяльності, на що серед інших чинників впливає інфраструктурне забезпечення зовнішньої торгівлі.

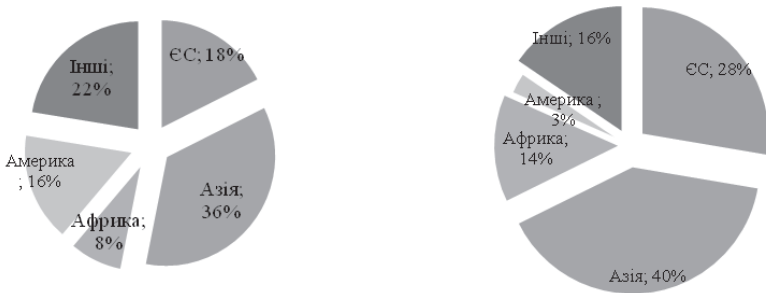


Рис. 4. Географічна структура експорту товарів Одеського регіону у 2012 та 2018 роках, %

Джерело: складено автором за [13]

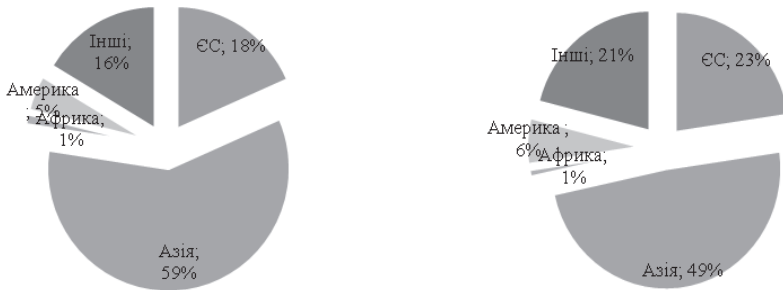


Рис. 5. Географічна структура імпорту товарів Одеського регіону в 2012 та 2018 роках, %

Джерело: складено автором за [13]

Система інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі товарами Одеського регіону представлена усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним (морським і річковим), трубопровідним, авіаційним, кожен з яких виконує своє функціональне призначення. Основні складові системи інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі товарами Одеського регіону можна охарактеризувати наступним чином:

– Залізничний транспорт – є основною ланкою у транспортному комплексі. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних

комунікацій посилюється тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море [14]. Основні вантажі до країн-сусідів – вугілля, метал, виробы машинобудування та хімічної промисловості, різноманітна продукція харчової промисловості та сільськогосподарського виробництва. Залізничний транспорт Одеського регіону займає перше місце у загальній структурі вантажних перевезень (50,8% у 2018 р.). Довжина Одеської залізниці становить 18% від довжини залізниць України [15].

– Автомобільний транспорт регіону – посідає друге місце за обсягом перевезених вантажів (19,7% у 2018 р.). По території Одеського регіону проходить 8318 км доріг, з яких 791,5 – міжнародні автодороги [15]. Однак, автомобільні дороги не відповідають європейським стандартам, практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

– Морська та річкова інфраструктура – представлена судноплавними компаніями та портами (Одеський, Чорноморський, Ізмаїльський, Южний, Білгород-Дністровський, Ренійський, Усть-Дунайський, Чорноморський морський рибний порт, причали «ТІС» та «Боріваж»), які мають відповідну інфраструктуру для здійснення вантажних операцій із переробки наливних та сухих вантажів, перевезення пасажирів та виконання допоміжних функцій: бункеровка, відстій суден тощо. Регіон містить найбільшу кількість портів в країні, є вихід до Чорного моря та великих річкових магістралей (перш за все, р. Дунай) [16]. Динаміка перевезення вантажів та вантажообігу портами в Одеській області має позитивний характер: у 2018 році обсяг перероблених вантажів збільшився на 5,5% порівнянні з 2017 роком. Вантажопереробка експортних вантажів в морських портах Одеської області склала 65 млн. 570,5 тис. т (99,7% до показнику 2017 року), імпорتنих – 16 млн. 375,9 тис. т. (приріст на 21,8%). Перевалка транзитних вантажів склала 9940,2 тис. т. (96,2% від показнику 2017 року). Частка Одеського порту у сукупному показнику галузі становить 70,7%, морського порту «Южний» – 14,7%, морського порту «Чорноморськ» (сумісно із рибним портом) – 14,4%. П'ятірка основних вантажів: зернові (у 2018 році перевалка склала на 3,5%, або на 1,7 млн. тон більше ніж у 2017 р.),

руда (+2,2% або 600 тис. тон), вугілля, метал (+8,5% або 1,26 млн. тон) і контейнери (+18%) [17]. Перероблення вантажів портами регіону за останні 5 років можна надати у вигляді таблиці (табл. 1).

Таблиця 1

**Перероблення вантажів портами
Одеського регіону, 2014–2018 рр. (тис. т.)**

Назва порту	2014	2015	2016	2017	2018	Відхилення у 2018 р. до 2017 р. (у %)
Одеський	24579,15	25585,85	25250,85	24120,0	21698,0	– 10%
Чорноморський	17613,18	17298,39	15942,0	17633,0	21535,0	+22,1%
Южний	47431,7	48582,07	39297,57	41889,0	45702,0	+9,1%
Білгород-Дністровський	614,72	715,7	462,9	352,4	235,42	– 33,2%
Ізмаїльський	3092,98	4825,2	5682,62	5098,0	4683,0	– 8,1%
Ренійський	1464,76	906,93	972,37	1125,0	1332,0	+18,5%
Уст-Дунайський	61,6	22,5	25,4	54,2	51,1	– 5,7%

Джерело: складено автором за [17]

– Авіаційний комплекс Одеської області – представлений авіакомпаніями: ВАТ «Одеські авіалінії» та приватними компаніями «Південні авіалінії», Міжнародним аеропортом «Одеса» та аеродромом «Ліманське». На Одеському ринку авіаційних перевезень працюють закордонні авіалінії («Трансаеро», «Пулково» – Росія, «LOT – Польща», «Вірменські авіалінії», «Austrian Airlines» – Австрія, «ELAL» – Ізраїль, «Turkish Airlines» – Туреччина), а також українські авіакомпанії із часткою іноземного капіталу («Аеросвіт» – та «Міжнародні авіалінії України»).

– Трубопровідний транспорт – територією області проходять газопроводи Шебелинка – Дніпропетровськ – Одеса та Слєць – Ананьїв – Богородчани (міжнародний транзит) з відгалуженням на Тарутине і далі Румунію та інші балканські країни; нафтопровід Кременчук – Снігірівка – Одеса; продуктопровід (аміакопровід) Тольятті – Горлівка – Южний [18].

– Надалі пропонується проаналізувати основні показники міжнародного вантажоперевезення Одеського регіону (табл. 2 та 3).

Таблиця 2

Вантажні перевезення Одеського регіону за 2014–2018 рр.

2014		2015		2016		2017		2018	
тис. т	у % до 2013 р.	тис. т	у % до 2014 р.	тис. т	у % до 2015 р.	тис. т	у % до 2016 р.	тис. т	у % до 2017 р.
35521,5	94,3	39245,3	110,5	39636,9	101	41644,6	105	41091,5	98,7

Джерело: складено автором за [13]

Таблиця 3

Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту 2014–2018 рр.

Роки	Залізничний		Автомобільний		Водний	
	тис.т	% в заг. обсязі	тис.т	% в заг. обсязі	тис.т	% в заг. обсязі
2014	27590,0	77.7%	5498,0	15.5%	2433,5	6.9%
2015	29744,0	75.8%	7413,6	18.9%	2087,7	5.3%
2016	31368,0	79.1%	6050,9	15.3%	2218,0	5.6%
2017	32440,0	77.9%	7437,5	17.9%	1767,1	4.2%
2018	20874,5	50.8%	8104,0	19.7%	н/д	н/д

Джерело: складено автором за [13]

За даними, представленими у таблиці 3, можна відстежити динаміку вантажоперевезень з 2014 по 2018 роки на залізничному, автомобільному та водному транспорті. Представлені цифри свідчать про збільшення обсягів перевезень залізничним та автомобільним транспортом. Однак спостерігається негативна динаміка вантажоперевезень водним транспортом. Так обсяг вантажних відправлень на залізничному транспорті за вказаний період зменшився на 24,3%, а на автомобільному зріс на 47,4%. Дані таблиці свідчать про те, що протягом цих років були наявні також авіаційні вантажні перевезення, але ця інформація є конфіденційною.

Загалом розвиток система інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі товарами Одеського регіону розвинена, однак, при

тому, що в регіоні наявні всі види транспортного сполучення, через невідповідність магістральних автомобільних шляхів міжнародним стандартам, зношеність доріг регіонального значення, слабку залізничну мережу Одеська область має один з найнижчих показників розвитку транспортної інфраструктури.

Для оцінювання розвитку інфраструктурного забезпечення регіону пропонується використовувати коефіцієнти Успенського та Енгеля (табл. 4 та 5).

Розрахунки коефіцієнтів Успенського та Енгеля показали, що рівень забезпеченості автодорожньою та залізничною мережею демонструють позитивну динаміку порівняно з 2014 роком. Це пояснюється тим, що в Одеській області високий рівень випуску валової продукції, тобто високий рівень розвитку промислового виробництва, тому необхідність транспортного обслуговування тут значно більша.

Таблиця 4

Розрахунок коефіцієнта Успенського

Рік	Вид транспорту	Протяжність шляхів, км	Площа регіону, км ²	Чисельність населення, чол.	Валова продукція виробничих підприємств, тис. грн.	Коефіцієнт Успенського
2014	Автомобільний	8318,0	33314	2396000	156750536,4	0,0036
	Залізничний	4001,8				0,0017
2015	Автомобільний	8318,0	33314	2393400	211919724,2	0,0032
	Залізничний	4001,8				0,0016
2016	Автомобільний	8318,0	33314	2388402	278746181,8	0,0030
	Залізничний	4001,8				0,0014
2017	Автомобільний	8318,0	33314	2384796	327066896,1	0,0028
	Залізничний	4001,8				0,0014
2018	Автомобільний	8318,0	33314	2381691	377930403,7	0,0027
	Залізничний	4001,8				0,0013

Джерело: складено автором за [13]

Таблиця 5

Розрахунок коефіцієнта Енгеля

Рік	Вид транспорту	Протяжність шляхів, км	Площа регіону, км ²	Чисельність населення, чол	Коефіцієнт Енгеля
2014	Автомобільний	8318,0	33314	2396000	0,0294
	Залізничний	4001,8			0,0142
2015	Автомобільний	8318,0	33314	2393400	0,0295
	Залізничний	4001,8			0,0142
2016	Автомобільний	8318,0	33314	2388402	0,0295
	Залізничний	4001,8			0,0142
2017	Автомобільний	8318,0	33314	2384796	0,0295
	Залізничний	4001,8			0,0142
2018	Автомобільний	8318,0	33314	2381691	0,0295
	Залізничний	4001,8			0,0142

Джерело: складено автором за [13]

Наступний показник – середньозважений коефіцієнт залучення всіх видів транспорту до економіки регіону, який враховує наявність усіх видів транспорту в регіоні (за наявності – «1», при відсутності – «0») (табл. 6).

Таблиця 6

Розрахунок коефіцієнту залучення різних видів транспорту до економіки регіону

Коефіцієнт залучення виду транспорту					Середньозважений коефіцієнт <i>Кср.тр.п.</i>
автомобільний	залізничний	авіаційний	річковий	морський	
1	1	0,8	0,3	1	0,82

Джерело: складено автором за [13]

Одеський регіон залучений усіма представленими видами транспорту, але рівень залучення річкового транспорту є низьким. Це пояснюється невеликою кількістю річок, які до того ж є мілководними, а отже, відсутня об’єктивна можливість розвивати річкове судноплав-

ство в Одеському регіоні. Рівень залучення авіаційного транспорту дещо поступається іншим видам транспорту, тому і має коефіцієнт 0,8. Остаточний результат після розрахунку середньозваженого коефіцієнту засвідчив, що регіональні транспортна система Одеського регіону не є остаточно сформованою. Значення середньозваженого коефіцієнту 0,82 свідчить про те, що за сприятливих обставин регіон міг би у найближчому майбутньому перейти до категорії розвинутих транспортних регіональних систем.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розробок за даним напрямом. На основі проведеного дослідження та аналізу теоретичних підходів в роботах різних авторів до визначення сутності поняття «інфраструктура» можна стверджувати, що під інфраструктурою регіону доцільно розуміти сукупність організацій, науково-методичних і кадрових елементів, що забезпечує неперервну, прозору й надійну основу функціонування ринків та економічних відносин в динамічному розвитку, а також організує переміщення і розподіл фінансових, матеріальних та інформаційних потоків капіталів між секторами, суб'єктами й об'єктами ринку.

Аналіз географічної та товарної структури міжнародної торгівлі товарами свідчить, що Одеський регіон має сприятливі можливості для розвитку експортної діяльності але, на жаль, його експортний потенціал реалізований не повністю. Загальний обсяг експорту товарів Одеського регіону у 2018 році становив 1668,3 млн. дол. США, та зменшився на 8,0% відносно 2017 року. Імпорт товарів досяг рівня 1556,2 млн. дол. США та збільшився у порівнянні з 2017 роком на 6,2%. Сальдо зовнішньої торгівлі товарами позитивне: експорт товарів перевищує імпорт на 112,2 млн. дол. США. Основу товарної структури експорту Одеського регіону становили продукти рослинного походження, жири та олії тваринного або рослинного походження, засоби транспорту, харчові продукти.

Проаналізувавши показники розвитку інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі Одеського регіону, можна стверджувати, що його можна класифікувати як регіон із розвинутою міжнародною транспортною інфраструктурою. Однак протягом 2014–2018 рр., ми можемо спостерігати, що зменшився на 3,9% порівняно з 2014 роком, а валові обсяги реалізованої продукції підприємств залежать від стану та розвитку інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі товарами регіону.

Розглядаючи потужність та вантажообіг портів можна стверджувати, що з 18 морських торгових портів України саме Одеський, належить до портів-хабів, який має вигідне географічне розміщення та може приймати крупні судна, однак більшість портів Одеської області використовують, за оцінками спеціалістів, свій потенціал менш ніж на 67%.

На сьогодні негативним трендом є втрата транзитних потоків, що є загрозою для економіки Одеського регіону, ефективність роботи на великих автомобільних пунктах пропуску суттєво коливається, важливою проблемою є ширина залізничної колії, яка не співпадає з європейською, інфраструктурні об'єкти вважаються застарілими та потребують оновлення

З урахуванням досвіду розвитку транспортної інфраструктури розвинених країн та в умовах наближення до ринку країн Європейського Союзу, необхідно активізувати реформування залізничного транспорту, забезпечити будівництво нових автомагістралей (зокрема, платних), забезпечити розвиток авіаційного сполучення, вирішити завдання і інтеграції транспортної системи в Транс'європейську мережу. Потребує вирішення питання значного зносу основних виробничих фондів (рухомого складу).

Вирішення заявлених питань та розвиток транспортного інфраструктурного забезпечення міжнародної торгівлі товарами Одеського регіону буде мати позитивний вплив на використання транзитного потенціалу регіону, включення його до системи міжнародних торговельних зв'язків та економічний розвиток території.

Література

1. *Технологии внешнеторговых сделок* : учеб. / С. И. Долгов и др.; отв. ред.: К. В. Холопов, Ю. А. Савинов. Москва : ГОУВПО ВАВТ Минэкономразвития России, 2007. 613 с.
2. *Куренков П. В., Котляренко А. Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении*. Самара : СамГАПС, 2003. 634 с.
3. *Транспортировка в логистике* : учеб. пособ. / В. С. Лукинский, В. В. Лукинский, И. А. Пластуняк, Н. Г. Плетнева. Санкт-Петербург : СПбГИУЭ, 2005. 139 с.
4. Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж. *Логистика : интегрированная цепь поставок*. 2-е изд. Москва : Олимп-Бизнес, 2008. 640 с.

5. *Теория и практика управления эксплуатационными затратами железнодорожного транспорта* : монографія / Под ред. Б. М. Лapidуса. Москва : МЦФЭР, 2002. 253 с.

6. Башко В. Железнодорожные перевозки : тарифные недореформы по-украински. *Зеркало недели*. 2016. №7. С. 67–73.

7. Заблюдська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. *Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону* : монографія. Сєвєродонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

8. Ansar A., Flyvbjerg B., Budzier A., Lunn D. Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China. *Oxford Review of Economic Policy*. 2016. Vol. 32. No. 3. Pp. 360–390.

9. Banister D., Berechman J. *Transport investment and economic development*. Routledge, 2000. 382 p.

10. De la Fuente A. *Infrastructures and productivity : a survey*. Instituto de Análisis Económico. URL: <http://pareto.uab.es/wp/2010/83110.pdf> (access date: 05.06.2019).

11. Рекуненко І. І. Науково-методичні аспекти дослідження поняття «інфраструктура» як економічної категорії. *Економіка и управление*. 2012. №3. С. 57–62.

12. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура : сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонНУЕТ. Серія «Економічні науки»*. 2006. №4 (32). С. 56–61.

13. Головне управління статистики в Одеській області : сайт. URL: <http://www.od.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 07.06.2019).

14. Міністерство інфраструктури України : сайт. *Інформація про Українські залізниці*. URL: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html> (дата звернення: 10.06.2019).

15. Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області на період до 2020 року. URL: https://oda.odessa.gov.ua/odeska_oblast_ta_oda/sotsialno-ekonomichnyi_ta_kulturnyi_rozvytok/stratehiia_ekonomichnoho_ta_sotsialnoho_rozvytku_oblasti_do_2020_roku.html (дата звернення: 14.06.2019).

16. Порти України. URL: <https://ports.com.ua> (дата звернення: 19.06.2019).

17. Адміністрація морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua> (дата звернення: 08.07.2019).

18. Нафтогаз «Хронологія історичного розвитку». URL: <http://utg.ua/utg/about-company/history/xronologiya-storichnogo-rozvitku.html> (дата звернення: 12.07.2019).

References

1. Dolgov S. I. et al. (2007). *Tekhnologii vneshnetorgovykh sdelok [Technologies of foreign trade transactions]* / Za red. K. V. Holopova, Yu. A. Savinova, Moskva: GOUVPO VAVT Minekonomrazvitiya Rossii, 613 s. [in Russian]
2. Kurenkov, P. V., Kotlyarenko, A. F. (2003). *Vneshnetorgovye perevozki v smeshannom soobshenii [The foreign trade transportation in mixed traffic]*. Samara: SamGAPS. 634 [in Russian]
3. Lukinskiy, V. S., Lukinskiy, V. V., Plastunyak, I. A., Pletneva, N. G. (2005). *Transportirovka v logistike [Transportation in logistics]*, Sankt-Peterburg: SPbGIUE, 139 s. [in Russian]
4. Bowersox, D. J., Closs, D. J. (2008). *Logistika: integrirovannaya tsep postavok [Logistics: integrated supply chain]*, 2-e izd., Moskva: Olimp-Biznes, 640 s. [in Russian]
5. *Teoriya i praktika upravleniya ekspluatatsionnymi zatratami zheleznodorozhnogo transporta: monografiya (2002) [Theory and practice of railway operational cost management: monograph]* / Pod red. B. M. Lapidusa, Moskva: MTSFER, 253 s. [in Russian]
6. Bashko, V. (2016). *Zheleznodorozhnye perevozki: tarifnye nedoreformy po-ukrainski [Railway transportation: tariff under-reforms in Ukrainian]*, *Zerkalo nedeli*, 7, 67–73 [in Russian]
7. Zablodska, I. V., Buzko, I. R., Zelenko, O. O., Khoroshilova, I. O. (2016). *Infrastrukturne zabezpechennia rozvytku transportnoi systemy rehionu : monografiia [Infrastructure support of region transport system development: monograph]*, Sievierodonetsk: SNU im. V. Dalia, 193 s. [in Ukrainian]
8. Ansar, A., Flyvbjerg B., Budzier A., Lunn D. (2016). Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China. *Oxford Review of Economic Policy*, 32, 3, 360–390.
9. Banister, D., Berechman, J. (2000). *Transport investment and economic development*, Routledge, 382 s.
10. De la Fuente A. (2010). *Infrastructures and productivity: a survey*, Instituto de Análisis Económico. Retrieved from: <http://pareto.uab.es/wp/2010/83110.pdf>.
11. Rekunen, I. I. (2012). *Naukovo-metodichni aspekty doslidzhennia poniattia «infrastruktura» yak ekonomichnoi katehorii [Scientific and methodological aspects of «infrastructure» concept research as an economical category]*, *Ekonomika i upravlenie – Economics and management*, 3, 57–62 [in Ukrainian]

12. Tkachenko, N. Yu. (2006). Transportna infrastruktura: sutnist, funktsii ta rol u zabezpechenni ekonomichnykh protsesiv [Transport infrastructure: the essence, functions and role in economic processes providing], *Visnyk DonNUET, Seriya «Ekonomichni nauky» – Bulletin of DonNUET, Economic Sciences Series*, 4 (32), 56–61 [in Ukrainian]

13. Holovne upravlinnia statystyky v Odeskii oblasti : sait [Main department of statistics in Odessa region: site]. Retrieved from: <http://www.od.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]

14. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy : sait, *Informatiia pro Ukrainski zaliznytsi* [Ministry of infrastructure of Ukraine: site. *Information about Ukrainian railways*]. Retrieved from: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> [in Ukrainian]

15. Stratehiia ekonomichnoho ta sotsialnoho rozvytku Odeskoi oblasti na period do 2020 roku [Strategy of economic and social development of Odessa region for the period up to 2020]. Retrieved from: https://oda.odessa.gov.ua/odeska_oblast_ta_oda/sotsialno-ekonomichni_ta_kulturnyi_rozvytok/stratehiia_ekonomichnoho_ta_sotsialnoho_rozvytku_oblasti_do_2020_roku.html [in Ukrainian]

16. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. Retrieved from: <https://ports.com.ua> [in Ukrainian]

17. Administratsiia morskykh portiv Ukrainy [The Ukrainian Sea ports authority]. Retrieved from: <http://www.uspa.gov.ua> [in Ukrainian]

18. Naftogaz «Khronolohiia istorychnoho rozvytku» [Naftogaz «Chronology of historical development»]. Retrieved from: <http://utg.ua/utg/about-company/history/xronologya-storichnogo-rozvitku.html> [in Ukrainian]