

Ольга Віталіївна КАЛІНІЧЕНКО

асистент кафедри статистики,
ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі»
вул. Коваля, 3, м. Полтава, 36014, Україна
E-mail: kalinichenkostat811@rambler.ru
Телефон: +380532509169

ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АВТОТРАНСПОРТУ: СТАТИСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Калініченко, О. В. Дослідження факторів формування та використання транзитного потенціалу автотранспорту: статистичний аспект / Ольга Віталіївна Калініченко// Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2013. – Том. 13. – С. 39-46. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Розглянуто поняття транзитного потенціалу автотранспорту як складової частини транзитного потенціалу. Наведено класифікацію факторів, що формують транзитний потенціал автотранспорту та дається оцінка повноти та ефективності їх використання в Україні. Проведено аналіз обсягів транзитних перевезень вантажів у динаміці, як загалом, так і за країнами відправлення та за номенклатурою. Сформовані прогностичні оцінки обсягів транзитних вантажних автоперевезень. З'ясовано, що в умовах зростання вантажопотоків та поглиблення інтеграційних процесів виникає необхідність подальшого детального дослідження проблем та перспектив реалізації транзитного потенціалу автотранспорту України, що передбачає аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури, конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на міжнародних ринках перевезень, перспектив функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні.

Ключові слова: автотранспорт, перевезено вантажів, транзитний потенціал автотранспорту, транзитні можливості, коефіцієнт транзитності.

Ольга Витальевна КАЛИНИЧЕНКО

ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АВТОТРАНСПОРТА: СТАТИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Аннотация

Рассмотрено понятие транзитного потенциала автотранспорта как составной части транзитного потенциала. Приведена классификация факторов, которые формируют транзитный потенциал автотранспорта и дается оценка полноты и эффективности их использования в Украине. Проведен анализ объемов транзитных перевозок грузов в динамике, как в целом, так и в разрезе стран отправления, и по номенклатуре. Даны прогностические оценки объемов транзитных грузовых автоперевозок. Определено, что в условиях роста грузопотоков и углубления интеграционных процессов возникает необходимость дальнейшего исследования проблем и перспектив реализации транзитного потенциала автотранспорта Украины, которое предусматривает анализ современного состояния транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международных рынках перевозок, перспектив функционирования международных транспортных коридоров в Украине.

Ключевые слова: автотранспорт; перевезено грузов, транзитный потенциал автотранспорта, транзитные возможности, коэффициент транзитности.

Olha Vitaliivna KALINICHENKO

assistant of department of statistics,
«Poltava University of Economics and Trade»,
3, Koval, str., Poltava, 36014, Ukraine
E-mail: kalinichenkostat811@rambler.ru
Phone: +380532509169

RESEARCH OF FACTORS OF FORMING AND USE OF TRANSIT POTENTIAL OF MOTOR TRANSPORT: STATISTICAL ASPECT

Annotation

The concept of the transit potential of motor transport is considered as a component part of transit potential. The article presents the classification of factors which form transit potential of motor transport. The estimation of plenitude and efficiency of their use in Ukraine is given. The volumes of loads of transit transportations have been analyzed in a dynamics, both as the whole and from the standpoint of sending countries, and according to their nomenclature. The estimation of the forecast volumes of transit freight autotransportations has been formed. It has been found out, that in the conditions of growth of goods traffics and deepening of integration processes there is a necessity of the subsequent detailed research of problems and prospects of transit potential realization for motor transport of Ukraine, which foresees the analysis of the modern state of a transport infrastructure, the competitiveness of domestic carriers on the international markets of transportations, the prospects for functioning of the international transport corridors in Ukraine.

Keywords: motor transport, loads transportations, transit potential of motor transport, transit opportunities, coefficient of transit.

JEL classification: C40, L62

Вступ. Глобалізація економічних процесів змушує більшість розвинених країн вишукувати резерви підвищення ефективності функціонування національної економіки, шляхи економії ресурсів, а також тимчасового обмеження потреб. За таких умов цінність ресурсів, які 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 дефіцитних ресурсів можна вважати використання транзитного потенціалу території. У соціально-економічному розвитку нашої країни використання можливостей її транзитного потенціалу має відігравати важливу роль, що дозволить ефективно використовувати резерви перевізних можливостей національної транспортної системи, стимулювати її відтворення та вдосконалення.

Зважаючи на те, що у загальній структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків за видами транспорту автомобільний транспорт займає третє місце після трубопровідного та залізничного, а в експорті вантажів друге місце, оцінка транзитних можливостей автотранспорту є досить актуальною.

У фаховій літературі фактори формування транзитного потенціалу автотранспорту не викликали значного наукового зацікавлення.

Мета статті та завдання. Метою статті є дослідження основних факторів формування транзитного потенціалу автотранспорту України в сучасних умовах. Оскільки дослідження

спрямовано на розгляд питань, пов'язаних з проблемами ефективного використання транзитних можливостей автотранспорту України, необхідно оцінити зміни транзитних потоків автотранспорту з огляду на країни відправлення та за номенклатурою та визначити заходи щодо подолання негативних чинників.

Виклад основного матеріалу. Транзитний потенціал держави є частиною сукупного економічного потенціалу країни. Наявність транзитного потенціалу підвищує конкурентоспроможність країни. Транзит є за своєю суттю експортом транспортних послуг, які надаються перевізником вантажовласникові при проходженні вантажу і транспортного засобу територією тієї чи іншої країни. Транзитним потенціалом країни називають показник потенційних транзитних можливостей її території з урахуванням пропускної спроможності її транспортно-транзитної інфраструктури. Транзитний потенціал автотранспорту як складова частина транзитного потенціалу – це максимально можлива спроможність автотранспорту з перевезення вантажів та пасажирів.

Фактори формування транзитного потенціалу – це конкретні умови та економічні чинники, які здійснюють певний вплив (прямий чи непрямий) на транзитний потенціал країни, тобто його обсяг і рівень. Фактори формування транзитного потенціалу автотранспорту можна поділити за місцем виникнення дії факторів та їх впливу на внутрішні (ендогенні), які безпосередньо

впливають на транзитний потенціал країни, та зовнішні (екзогенні), які опосередковано впливають на нього.

Більшість із внутрішніх умов функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери загалом.

Внутрішні фактори за характером впливу можна поділити на територіальні, техніко-економічні та правові.

Територіальні фактори визначаються географічним розташуванням країни, що зі свого боку охоплює рельєф території (в Україні досить сприятливі умови для розбудови транспортних шляхів), протяжність сухопутних кордонів, рівень транскордонності (19 областей з 25 – прикордонні; Україна має спільні кордони з сімома країнами Європи, при цьому особливо велику протяжність має кордон з Російською Федерацією). Все це створило для нашої країни унікальну позицію як транстериторіальної зони. Через це територія України характеризується високим коефіцієнтом транзитності. Країни зі значним транзитним потенціалом, тобто з високими потенційними можливостями переміщення по своїй території вантажів і пасажирів у національних та міжнародних інтересах, мають значний коефіцієнт транзитності. Коефіцієнт транзитності становить комплексну відносну характеристику, що відображає рівень розвиненості всіх транспортних зв'язків країни з урахуванням інфраструктури, що забезпечує ці зв'язки. Таким чином, при розрахунку цього показника беруться до уваги обсяг транзитних можливостей всіх наявних у країні видів транспорту, а також технічний стан і обумовлену ним пропускну спроможність магістралей (автомобільних, залізничних, шляхопровідних тощо). Коефіцієнт транзитності розраховується британським інститутом «Рендел», що спеціалізується на вивченні проблем розвитку транспорту у світі. Водночас можливі різні варіанти розрахунку показників, близьких за призначенням до коефіцієнта транзитності. Одним із таких підходів може бути підбір базової (умовної) країни (регіону) із середньостатистичним транзитним потенціалом, який прирівнюється до одиниці, з наступним вираженням транзитних потенціалів інших країн (регіонів) у коефіцієнтній формі (зрозуміло, що в такому випадку числове значення показника може бути як нижчим, так і вищим за одиницю, причому досягнення ним нульового значення буде свідчити про практичну відсутність у країні транзитних можливостей у сучасному розумінні). Інший підхід полягає у середньозваженому розрахунку показника транзитності, при якому кожному виду транспорту, що функціонує на території країни (регіону), присвоюється свій бал за певною

заздалегідь встановленою шкалою (бал залежить від актуальності або затребуваності, технічного стану і пропускну здатності інфраструктури кожного виду транспорту), який зважується (множиться) на частку цього виду транспорту в загальному обсязі вантажообороту країни (регіону). Вочевидь, що основною перешкодою для розробки і практичного використання альтернативних показників транзитності є недостатність доступної інформаційної бази і відсутність міжнародних статистичних стандартів у цій сфері.

Залежно від поставленої задачі коефіцієнт транзитності можна розглядати не лише як один з територіальних факторів, а й як результат взаємодії територіальних та техніко-економічних факторів, оскільки він передбачає і вплив рівня розвитку інфраструктури.

До техніко-економічних факторів належать:

- кількість одиниць рухомого складу та стан автотранспортного парку. Технічно застарілий рухомий склад автотранспорту в Україні знижує рівень конкурентоспроможності з погляду реалізації транзитного потенціалу країни;
- пропускну здатність автомобільних магістралей, що входять у систему міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України; оцінка яких свідчить про відставання в темпах розбудови української частини системи МТК (практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу, ніж загалом для всієї магістралі); основним показником пропускну здатності може бути розглянута кількість смуг руху автотранспорту;
- якість внутрішньої транспортної мережі (зокрема, якість дорожнього покриття); низька якість призводить до обмеженості швидкості транзитних перевезень;
- рівень розвитку інфраструктури державного кордону; низька пропускну спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні негативно впливають на транспортний потенціал країни.

Оцінюючи правові аспекти визначення транзитного потенціалу, необхідно зупинитись на недоліках у сферах, дотичних до транзитних операцій (отримання закордонних паспортів і віз, переміщення товарів через митний кордон України, система дозвільних процедур, діяльність контролюючих органів та самоврядних інституцій), та якості і повноти системи законодавчого (нормативно-правового) забезпечення транзиту та умов підприємницької діяльності у суміжних із ним сферах

(антимонопольне законодавство, митно-тарифні і нетарифні обмеження, міграційне законодавство, рівень централізації влади щодо відповідності адміністративних і фінансових можливостей місцевої влади по обидва боки кордону тощо).

Зовнішні фактори – це фактори, вплив яких не може безпосередньо регулюватися країною і залежить від багатьох зовнішньополітичних і зовнішньоекономічних обставин.

Геополітичні фактори безпосередньо пов'язані з внутрішньополітичною стабільністю (безпека транспортних коридорів), партнерськими відносинами з суміжними державами, розташованими в коридорі проходження транзитних потоків.

До гео економічних факторів доцільно зарахувати наступні:

- розташування території країни щодо глобальних економічних центрів (може бути репрезентовано, зокрема, показником відстані від пунктів відправки до глобальних економічних центрів);
- роль країни в економічному співтоваристві (вимірюється різноманітними макроекономічними показниками, що характеризують внесок конкретної країни у світовий або регіональний обсяги зовнішньоторгівельного обороту, вантажообороту, пасажирообороту і т. д.);
- територіальна і видова структура міжнародних перевезень (виражається показниками питомої ваги окремих країн або окремих видів вантажів, що перевозяться, в загальному обсязі транзиту);
- інфраструктурні фактори (виявляються в узгодженні транспортних коридорів, що проходять по території інших країн, перетину транспортних вузлів у різних державах, у технічній скоординованості транспортних систем суміжних держав (мається на увазі узгодженість технічних параметрів транспортних засобів та шляхів сполучення, відповідність рухомого складу технічним, екологічним та іншим вимогам національних стандартів), у різних темпах трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн).
- кон'юнктура світових ринків, тобто ситуація, що склалася, на світових ринках транзитних послуг (формується як результат конкурентної боротьби між державами за транзитні потоки, разом із конкуренцією у сфері використання МТК, виражається в зростанні обсягів комбінованих перевезень, вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, змінах у структурі

транзитних вантажів на користь контейнерів і т. д.).

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 гео економічного і геополітичного розташування, опосередковує зовнішньоекономічні зв'язки країни та позиціює її на міжнародних транспортно-транзитних ринках.

Міждержавний транзит через українську територію – це значний економічний ресурс, який нині використовується неповною мірою. Частина транзитних потоків оминає Україну. За оцінками експертів, транзитний потенціал України зараз реально використовується лише на 40–60% [1].

Загалом деформована у бік переваги лише двох видів транспорту (трубопровідного та залізничного) структура транзитних вантажоперевезень, на думку вітчизняних науковців, робить уразливим транзитний пакет України [4, с. 103].

Транзитне перевезення вантажів автомобільним транспортом за 2011 р. становить 5011,2 тис. т. За даними Державного комітету статистики України, щорічно від транзиту автомобільним транспортом перераховуються значні суми коштів. При дослідженні особливостей реалізації транзитного потенціалу автотранспорту України важливого значення набуває інформація щодо динаміки транзитних перевезень територією країни, структурних особливостей транзиту за країною відправлення та номенклатурою (табл. 1).

За розглянутий період середньорічний обсяг транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом України становив 3524,01 тис. тонн і збільшився за сім років на 4375,1 тис. тонн, або майже у 8 разів. Щорічно середнє збільшення обсягу транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом України складало 729,2 тис. тонн, або 41,1%.

Найнижчий темп зростання обсягів транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом 27,25% спостерігався у 2005 році, при цьому коефіцієнт уповільнення становив 0,33, проте вже у наступному році темпи зростання прискорились майже в 9 разів, і за 2006 рік обсяги транзитних перевезень вантажів зросли на 153,76%, а за 2007 рік ще на 178,45.

Таблиця 1. Динаміка обсягу транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом України у 2005-2011 рр.

Роки	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Перевезено вантажів, тис. тонн	636,1	1614,14	4494,61	4908,71	3354,16	4649,12	5011,2
Абсолютне відхилення, тис. тонн	-1698,12	978,04	2880,47	414,10	-1554,55	1294,96	362,08
Темпи зростання, %	27,25	253,76	278,45	109,21	68,33	138,61	107,79
Коефіцієнти прискорення (уповільнення), %	0,33	9,31	1,10	0,39	0,63	2,03	0,78

Протягом останніх років, незважаючи на економічну кризу, спостерігається позитивна динаміка обсягів перевезень транзитних вантажів автомобільним транспортом, при цьому у 2008 році спостерігалось значне уповільнення темпів зростання транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Винятком є 2009 рік, коли обсяги транзиту скоротилися на 31,67%, що становить 1554,55 тис. тонн, але на фоні стрімкого зростання у 2010 році (на 38,61%) його величина зменшилася всього на 259,59 тис. тонн порівняно з 2008 роком і перевищила на 154,51 тис. тонн рівень 2007 року.

Водночас у загальному обсязі транзитних вантажопотоків України частка автомобільного транспорту зростає з 0,3% у 2005 році до 3,1% у 2011 році, хоча і залишається незначною, що свідчить про наявність транзитного потенціалу автомобільного транспорту. Що стосується структури транзитних потоків за країнами відправлення, то тут найбільшим транзитником для України у 2005 році була Російська Федерація (рис. 2). У 2005 р. її частка в загальному обсязі автомобільного транзиту становила 21,5% (як транзит усіх країн ЄС, взятих разом).

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%).

У 2011 році структура транзиту дещо змінилася. Частка Росії в автомобільному транзиті майже не змінилася, проте Країни ЄС більш орієнтовані на автомобільний транспорт – їх частка в автоперевезеннях зросла до 41,4%, збільшилася також частка країн Азії – з 4,7% у 2005 р. до 13,0% у 2011 році (рис. 1).

На основі структурних змін автомобільного транзиту можна зробити висновок, що відносини України з країнами ЄС та Європи розширилися. Так у 2010 р. у переліку країн – відправників

транзитних вантажів, котрі мають такі частки в загальному обсязі автомобільного транзиту, що заслуговують уваги, з'явилися Італія, Угорщина, Болгарія, Сербія, Румунія. У 2005 р. їх частки були менше 1%. Суттєво зросли частки Туреччини (до 9,3%), Болгарії (до 6,7%). Водночас у загальному обсязі транзиту скоротилася питома вага Польщі (з 10,2 до 3,7%), Казахстану (з 4,0 до 0,2%).

На фоні структурних змін відбулося збільшення загальної суми транзиту автомобільним транспортом з 636,1 тис. т у 2005 р. до 5011,2 тис. т у 2011 р. (або у 7,9 раза). На сьогоднішній попит на транзитні можливості України з боку європейських держав продовжує зростати. Це, наперед, пояснюється, як зазначалося раніше, переважанням автомобільного транспорту в структурі перевезень країн ЄС (41,4%), а також вимогами з боку цих країн до якості доставки, збереження вантажу, дотримання термінів тощо.

Щоб дослідити, наскільки тісний та істотний зв'язок між країнами відправлення та обсягом транзитних перевезень вантажів проведено дисперсійний аналіз. До сукупності, що досліджується, залучено країни, частка транзитних перевезень яких більша одного відсотка у загальному обсязі транзиту вантажів автомобільним транспортом.

За результатами групування країн відправлення транзитних вантажів автомобільним транспортом, які проходять територією України, наведені у таблиці 2, бачимо, що значна частка транзитних вантажів припадає на країни СНД. Для оцінки впливу вектора співпраці на обсяги транзитних перевезень через кордони України проведено дисперсійний аналіз.

Варіація обсягів відправлення транзитних вантажів автомобільним транспортом під впливом всіх можливих факторів становить $\pm 219,4$ тис. тонн ($\sqrt{48138,05}$), у тому числі під впливом зміни країни відправлення становить $\pm 154,6$ тис. тонн ($\sqrt{23907,46}$) (табл. 3).

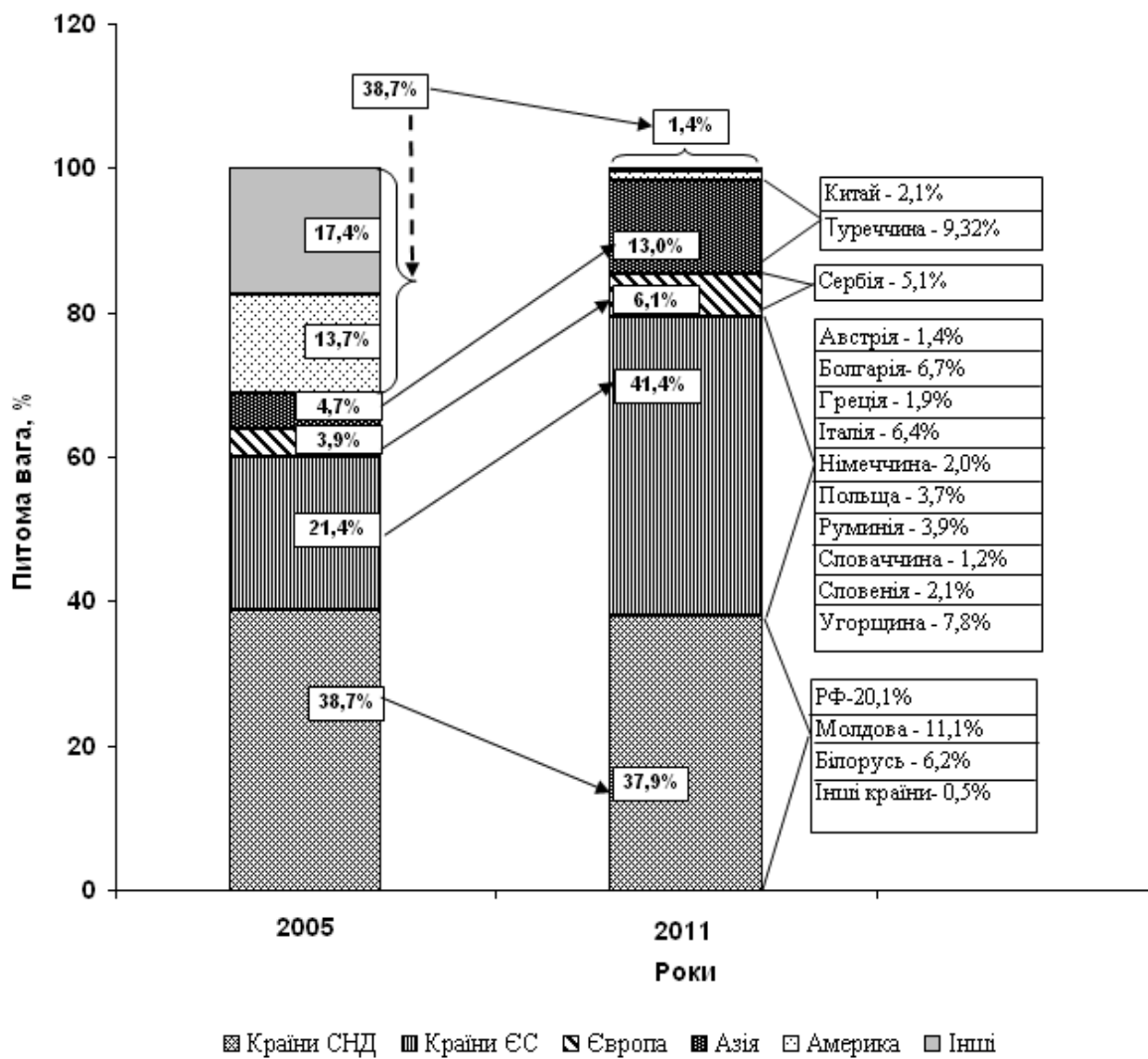


Рис. 1. Зміна структури транзитних вантажопотоків через кордони України автомобільним транспортом за країнами відправлення у 2005 та 2011 рр.

Таблиця 2. Групи країн відправлення транзитних вантажів автомобільним транспортом, що проходять територію України у 2011 році

Групи країн відправлення	Кількість країн	Частка групи у загальній кількості, %	Транзит вантажів, тис. тонн всього	Транзит вантажів у середньому на одну країну, тис. тонн
Країни СНД	3	18,75	1738,31	579,437
Країни ЄС	10	62,50	1724,5	172,450
Інші країни	3	18,75	767,1	255,700
Разом	16	100,00	4229,91	264,369

Таблиця 3. Показники щільності зв'язку між країнами відправлення та обсягом транзитних перевезень вантажів

Показник	Значення
Загальна дисперсія (σ^2)	48138,05
Міжгрупова дисперсія δ^2	23907,46
Кореляційне відношення η_e^2	0,497
Індекс кореляції η_e	0,7

Таким чином, варіація обсягів транзитних вантажів автомобільним транспортом на 49,7% зумовлена зміною вектора співпраці з країнами відправлення, а на 50,3% – іншими причинами. Провівши аналіз взаємозв'язку між обсягом транзитних вантажів автомобільним транспортом та країнами відправлення можна з впевненістю стверджувати, що взаємозв'язок між цими показниками помітний, про що свідчить індекс кореляції, який дорівнює 0,7.

Аналізуючи структуру перевезень транзитних вантажів автотранспортом за номенклатурою, зазначимо, що суттєвих змін за період з 2005 по 2010 роки не відбулося. Найбільшими групами транзитних вантажів автомобільним транспортом

у 2010 році залишаються продукти рослинного походження – 20%; готові харчові продукти – 12%; продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості – 7%; полімерні матеріали, пластмаси та каучук – 8%; недорогочінні метали та вироби з них -10%; механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення і звуку – 8%.

Для одержання прогнозу обсягів транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом у 2012 році проведено аналітичне вирівнювання динамічного ряду загального обсягу транзиту вантажів автомобільним транспортом територією України в тис. тонн за період з 2003 до 2011 року.

Таблиця 4. Обсяг транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом через кордони України за 2003-2011 рр.

Роки	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Обсяг транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом, тис. тонн	2841,39	2334,22	636,1	1614,14	4494,61	4908,71	3354,16	4649,12	5011,2

Побудовано за даними статистичних Щорічників України.

Для перевірки ряду на наявність тренду використали критерій Кокса-Стюарта. Поділивши ряд на три частини і порівнявши відповідні члени ряду останньої та першої третин, спостерігаємо накопичення зростання рівнів, це означає, що у ряді є тенденція до зростання рівнів ряду.

Використавши вбудовані функції в Excel, визначили щільність зв'язку між обсягом транзитних перевезень вантажів автомобільним

транспортом і «часом» (тобто комплексом причин, що стійко впливають на обсяг транзитних перевезень вантажів і обумовлюють тенденцію його змін) за окремими математичними функціями (табл. 5).

Найбільш щільний зв'язок спостерігаємо за поліноміальною функцією, тому тенденцію апроксимуємо за цією математичною функцією

Таблиця 5. Достовірність апроксимації для різних математичних функцій

Функція	Рівняння	Величина достовірності апроксимації R
Степенева	$y = 1533x^{0,431}$	0,208
Експоненціальна	$y = 1363e^{0,146x}$	0,346
Поліноміальна	$y = 39,01x^2 + 15,72x + 2001$	0,521
Логарифмічна	$y = 1289 \ln(x) + 1481$	0,346
Лінійна	$y = 405,9x + 1286,0$	0,498

За умови, що комплекс причин, який формує тенденцію, ближчим часом не зміниться, можна продовжити тенденцію за межі динамічного ряду (екстраполювати тренд). Очікуваний загальний обсяг транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом у 2012 році становитиме 6060,85 тис. тонн

З урахуванням середньоквадратичної помилки моделі у 2012 році з імовірністю помилки не більше 5%, загальний обсяг транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом прогнозується від 2960,37 тис. тонн до 9161,33 тис. тонн.

Велике значення граничної помилки прогнозу пов'язане зі значними коливаннями, проте, зважаючи на думку експертів, транзитний потенціал використовується на 40-60%. Навіть за умови, що обсяги транзитних перевезень автомобільним транспортом у 2011 році (5011,2 тис. тонн) складають 50%, транзитний потенціал України оцінити у 10022,4 тис. тонн, відповідно оптимістичний прогноз (9161,33) навіть за такої значної помилки не виходить за межі оцінки транзитного потенціалу експертами.

Розрахунковий F-критерій Фішера (6,53) перевищує табличне значення (5,14), що свідчить про істотність (не випадковість) зв'язку.

Висновки та перспективи подальших розвідок. З огляду на географічне розташування України і її можливості, необхідно ефективно використовувати існуючі транспортні мережі, підвищувати їх технологічний рівень, що впливатиме на формування інвестиційної та транзитної привабливості території України та

підвищення конкурентоздатності автотранспортних перевезень.

Транзитний потенціал України складається під впливом великої кількості різноманітних факторів, які до того ж є надзвичайно мінливими і важко піддаються прогностичним оцінкам. Звісно, що головним з факторів транзитності країни є її вигідне геополітичне розташування, яке оцінюється через тяжіння певної кількості інших держав та території до перевезень через зазначену країну своїх зовнішньо-торгівельних вантажів.

Список літератури

1. Волоховська, Т. І. Напрямки розвитку системи автомобільного транзиту вантажів / Т. І. Волоховська // Актуальні проблеми інформаційних та транспортних систем і технології : семінар, 11 травня 2011 р.
2. Статистичний щорічник України за 2011 рік / за ред. О. Г. Осауленка. – К.: ТОВ «Август Трейд». – 2012. – 558 с.
3. Транспорт і зв'язок України 2010 : статистичний збірник / за ред. Н. С. Власенко. – К.: ТОВ «Август Трейд». – 2011. – 266 с.
4. 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»).

References

1. Volokhovska, T. I. (2011). Directions of system development of automobile transition of shipments. *Actual problems of information and transportation systems and technologies*.
2. Statistical Yearbook of Ukraine for 2011. (2012). Kyiv: Avgust Trade.
3. Transport and communication of Ukraine for 2010. (2011). Kyiv: Avgust Trade.
4. Chernenha, O. B. (2008). Major structural peculiarities of realization of transport and transit potential of Ukraine. *Journal of Khmelnytsky National University. Economical Sciences*, 3 (3), 101-106.

Стаття надійшла до редакції 26.04.2013 р.