

**Ярослав БЕРЕЖНИЙ**

к. держ. упр.,

головний консультант відділу економічної безпеки НІСД

## ФОРМУВАННЯ «ТОЧКИ ЗРОСТАННЯ» ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ У ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Створення умов для відновлення економічного зростання країни часто пов'язується з одночасним зміцненням її експортної спроможності і потенціалу внутрішнього ринку. Стимулювання розвитку певного регіону у цій ситуації має за мету посилення існуючих експортних переваг країни та прискорення розвитку перспективних регіональних ринків – формування точок зростання.

На цей час, динаміка вітчизняного експорту продовжує відображати поглиблення стагнації економіки країни. При цьому, зберігається домінування у формуванні експортної спроможності підприємств лише чотирьох регіонів: Дніпропетровської, Донецької, Запорізької і Одеської області (рис. 1).

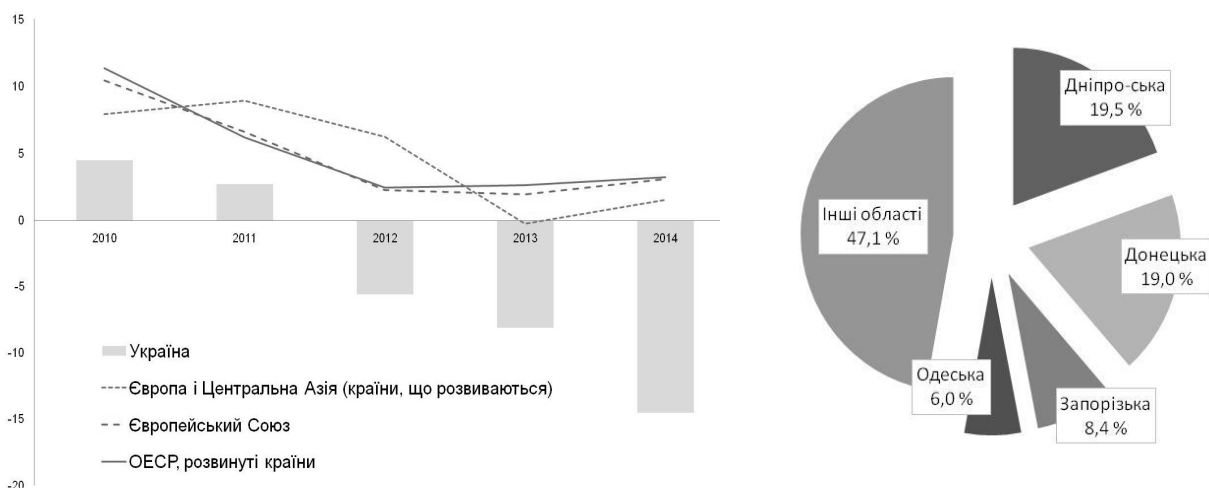


Рис. 1 Порівняння динаміки експорту України і окремих торговельних партнерів та структура обсягу експорту за регіонами України (без урахування м. Києва, та окупованих територій Криму і АТО) у 2014 р., у %

Джерело: Дані Світового Банку [6] та Державної служби статистики України [2]

Проте за структурою експорту лідерство цих регіонів не очевидне. Дані Державної служби статистики України свідчать – якщо за обсягами експорту товарів лідерами є Дніпропетровська (20,7 % від усього експорту країни, без урахування м. Києва), Донецька (19,9 %) і Запорізька (8,8 %) області і за ними сформована міцна група «наздоганяючих» регіонів у т.ч. і Одеська область (3,0-5,0 %), то за обсягами експорту послуг домінує тільки приморська Одеська область, що забезпечує понад 22,0 % експорту послуг (тоді як області у групі лідерів лише 6,5-10,3 %), зокрема 24,5 % у першому півріччі 2015 року.

Відтак зміцнення експортної спроможності Одеської області і провідних регіональних сегментів національного ринку має значний потенціал до появи точки зростання в Україні на території Одеської області.

Натепер, за даними Головного управління статистики в Одеській області, у структурі експорту послуг Одеської області 99,7 % складають транспортні послуги. Разом діяльність транспорту і складського господарства надає регіону до 17,5 % валової доданої вартості і є одним з трьох ключових сегментів економічної діяльності краю після торгівлі (40,0 %) і промисловості (22,7 %).

Серед експортних транспортних послуг понад 61,6 % складають послуги морського транспорту і 25,1 % інші допоміжні або додаткові транспортні послуги. Тоді як послуги залізниці та річкового транспорту спільно досягають 8,4 % від усіх експортованих послуг.

Поряд з цим функціонування транспортного господарства Одеської області у 1995-2014 рр. вказує на недовикористаний потенціал залізничних і водних перевезень і вантажних, і пасажирських на тлі поступового зниження спроможності автоперевезень. Натомість помітний вплив руху неорганізованих груп туристів на зростання перевезень пасажирів залізницею при загальному зниженні пасажиропотоку (Рис 2).

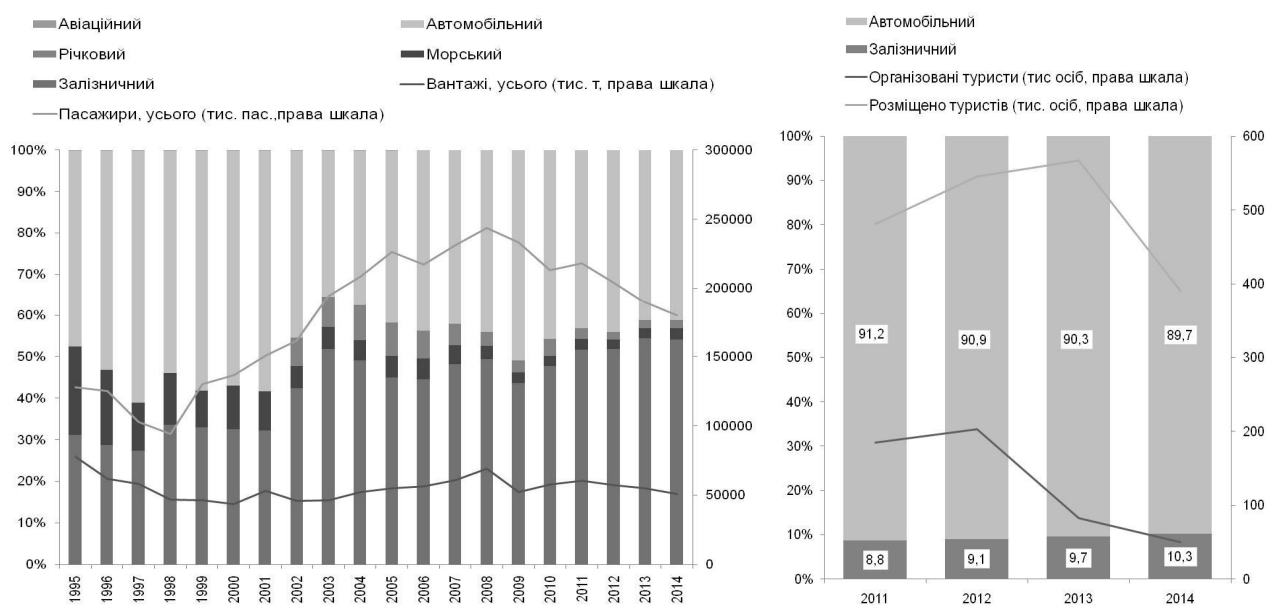


Рис. 2 Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, міжміський пасажиропоток (тис. тонн / тис пасажирів) і облікова кількість туристів у Одеській області

*Джерело: Дані Головного управління статистики в Одеській області [1]*

Вантажопотоки (до 70,0 %) зорієнтовані на морські порти Одеської області. До 70,0 % складають експортні і до 18,0 % – транзитні товари. Між тим такий розподіл між портами та напрямками досить не рівномірний [3, с. 6]. Зокрема спостерігається значний розрив між двома групами портів – подунайського і чорноморського напрямку (рис 3).

Такий стан, як правило, пояснюється географічним розташуванням Одеського, Іллічівського та Южного морських портів для експортної діяльності на противагу Білгород-Дністровському, Ізмаїльському та Ренійському морських портів.

Проте значна частка у географічній структурі експорту товарів і послуг України і Одеської області до країн Європи вказує не скільки на географічні

переваги діючого чорноморського напрямку, скільки на обмежену транспортну доступність подунайського маршруту. Так у 2014 р. експорт 25,4 % товарів і 41,5 % послуг Одеської області спрямовані до країн Європи; 31,7 % і 38,4 %, відповідно, – України.

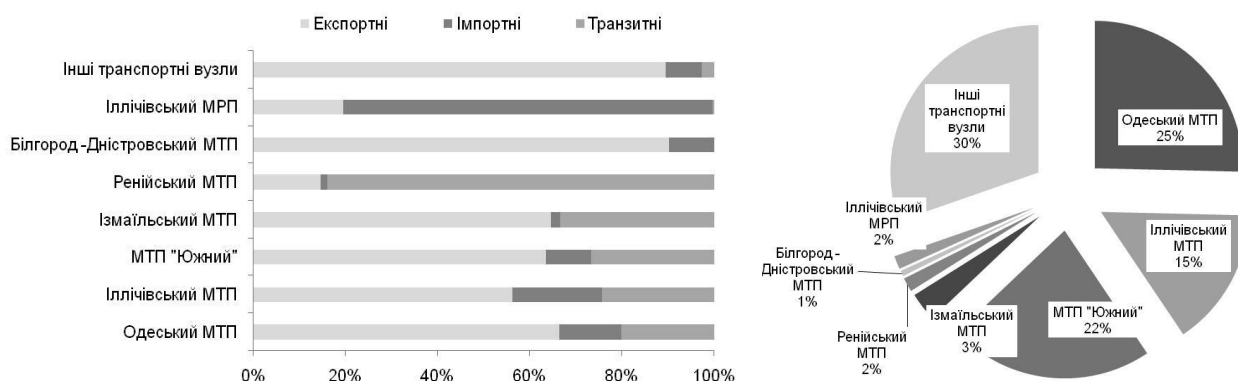


Рис.3 Структура вантажопотоку через транспортні вузли Одеської області

Це, а також висока частка експортних товарів, що обробляються на інших транспортних вузлах, вказує на приховані резерви комбінованих маршрутів Українського Подунав'я «залізниця-річка/море» у напрямку країн Європи.

Тут можливості використання потенціалу визначаються часом обробки вантажів і цілісністю транспортного комплексу як інфраструктурного організму для здешевлення транспортних витрат експортерів.

Звідси, маємо подвійне завдання для розкриття прихованого потенціалу Одеської області, використання залізниці: (1) для туризму; і (2) перерозподілу вантажоперевезень між основними морськими портами. Формування нової логістичної схеми для активізації експортної діяльності та внутрішнього ринку.

На цей час, першість туристичних і рекреаційних напрямків локалізована у трикутнику «м. Одеса – с-ще Затока – м. Білгород-Дністровський (далі – м. Білгород)», де м. Білгород є транспортно-туристичним (і рекреаційним) вузлом.

Оптимізація залізничного сполучення у цій місцевості дозволить досягти комплексного ефекту – перетворить м. Білгород на точку зростання у Одеській області.

Ураховуючи географічні особливості та існуючу інфраструктуру дієвим засобом оптимізації сполучення вважаємо *будівництво залізничного мостового переходу* через Дністровський лиман між м. Білгород і с-щем Овідіополь. Це дозволить:

- *диференціювати вантажні товаропотоки.* Прискорення залізничного сполучення «Одеса-Білгород-Ізмаїл» та його пряме узгодження з можливостями водних перевезень як розширення пропозиції надання експортних послуг.

Це надасть транспортної доступності портам Подунав'я та створить можливості маневрування товаропотоками між усіма портами. Сприятиме інтенсифікації Дунайського маршруту «Україна (Ізмаїл/Білгород) – Європа»;

- *розширити туристично-рекреаційну зону Причорномор'я.* Створення прискореного закільцьованого швидкого залізничного сполучення «Білгород-Овідіополь-Затока» (умовно, прилиманський метрополітен).

Відбудеться включення до мережі розміщення туристів низки населених пунктів віддалених від морського узбережжя. Виникнуть унікальні пропозиції комбінованого рекреаційно-туристичного відпочинку (лиман-море).

Крім того встановлення прямого прискореного маршруту «Білгород-Овідіополь-Одеса» і «Київ-Білгород» (особливо, у сезонний для відпочинку період) посилять приплив туристів, мобільність робочої сили і встановлення бізнес-контактів у цій місцевості, м. Одеса зміцниться як локальна метрополія України на Чорному морі [5].

Наявність альтернативного залізничного і автомобільного сполучення та постійного транспортного потоку створює умови для будівництва мосту на концесійній основі зі встановленням паритетної оплати за користування.

Отже, очікувано зросте привабливість і обсяги перенаправлення вантажів до портів Подунав'я, приморський відпочинок буде доступнішим для більшості громадян України та різноманітніший (привабливий) для іноземних туристів.

Також буде налагоджено міцне сполучення морських портів з Молдовою (поза Придністров'ям) та набуде динаміки: комплексне виконання пріоритетів Стратегії соціального і економічного розвитку Одеської області до 2020 року [4]; прискорення соціально-економічного розвитку Українського Подунав'я та посилення його інтегрованості у економічну систему України.

### **Список використаних джерел**

1. Економічна діяльність. Економічна статистика. Транспорт/Туризм. Офіційний сайт Головного управління статистики у Одеській області. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/index.html>
2. Обсяги експорту-імпорту товарів та послуг. Регіональна статистика. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Програма соціально-економічного та культурного розвитку Одеської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://oda.odessa.gov.ua/files/oda/social-ekonomik-rozvitok/programa\\_ser\\_od\\_oblast\\_na\\_2015\\_or.pdf](http://oda.odessa.gov.ua/files/oda/social-ekonomik-rozvitok/programa_ser_od_oblast_na_2015_or.pdf)
4. Рішення Одеської обласної ради № 272-VI від 28 жовтня 2011 р. «Про затвердження стратегії соціального і економічного розвитку Одеської області до 2020 року» // Стратегія соціального і економічного розвитку Одеської області до 2020 р. – Одеса.: 2011. – 68 с.
5. Синютка О. М. Метрополійні функції основних регіональних центрів України: оцінка рівня реалізації / О. М. Синютка // Стратегічні пріоритети, № 1 (34), 2015. – С.90-94
6. Статистика. Офіційний сайт Світового банку. The World Bank. World Development Indicators [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://data.worldbank.org/>