

конкретное выражение в выгодах для оператора. Эффективная и процветающая железная дорога может принести много выгод и преимуществ административным образованиям, по территории которых она проходит или связывает их с другими регионами. Такие преимущества имеют монетарное выражение, которое может значительно усилить финансовую стабильность железной дороги и, возможно, поощрить более активное ее использование через предложение более совершенных услуг и низких тарифов.

В прошлом большинство крупных частных грузовых железных дорог США отказывались от государственной финансовой поддержки, опасаясь того, что ее будут сопровождать неприемлемые условия. В настоящее же время железные дороги сталкиваются с высокоэффективным и конкурентоспособным автомобильным транспортом, который зарабатывает на порядок больше, чем железнодорожный. Рыночная конкуренция ведет к тому, что железные дороги не могут повышать тарифы, чтобы генерировать достаточные фонды для реализации крупных проектов. Некоторые компании, испытывая потребность в крупных инвестициях в развитие провозной способности в расчете на прогнозируемый в ближайшие 30 лет рост спроса на перевозки, готовы рассчитывать на государственные гранты и низкопроцентные займы.

Проект коридора Alameda (Лос-Анджелес) является интересным примером успеха совместного начинания. Калифорнийские порты Лос-Анджелес и Лонг Бич вместе представляют один из крупнейших контейнерных терминалов мира. Железнодорожный коридор из порта проходит через пригороды Лос-Анджелеса. До реализации проекта Alameda эта линия имела множество пересечений в одном уровне с автомобильными дорогами, что создавало заторы и ограничивало продвижение поездов.

Железнодорожная компания, администрации портов и городские власти с целью реализации проекта стоимостью 2,4 млрд. дол. образовали совместное предприятие Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA) по проектированию и строительству линии длиной 32 км, половина которой проходит в выемке на 10 м ниже уровня улиц. Гранты в размере от 0,6 млн. до 150 млн. дол. поступили из девяти разных источников и охватили 13,5 % общих затрат по проекту. Остальное было получено за счет выпуска облигаций и займов, которые предстоит вернуть. Было решено, что за пропуск каждого контейнера взимается плата в размере 15 дол. в груженом состоянии и 8 дол. в порожнем, каждого вагона — 8 дол. Эти платы являются, по сути, налогом на все товары, приобретенные и проданные в США и

прошедшие через два упомянутых порта. Иначе говоря, это национальный налог, эквивалентный порядка 0,5 % общего железнодорожного тарифа и оплачивающий экономические выгоды населения Лос-Анджелеса. Опыт этого национального налога на вагоны и контейнеры оказался настолько успешным, что штат ввел дополнительный сбор на финансирование *местных выгод*, а именно на ввод в эксплуатацию грузовых автомобилей с низким уровнем выброса углеводородов в атмосферу.

Любые средства, выделяемые железным дорогам в качестве оплаты общественных экономических и социальных выгод, должны быть точно определены в контрактной форме. Необходимо предусматривать также штрафные санкции за нарушение предписанных направлений вложения средств. Это условие прозрачности справедливо в случае финансирования как частного оператора, так и государственной железной дороги.

УДК 656.025 (477)

ДОЦІЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ СХОДУ УКРАЇНИ

*Ковальов А.О., к.т.н., доцент,
Обухова А.Л., к.т.н., доцент,
Ковальова О.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Незважаючи на спільне історичне минуле та схожість соціально-економічних процесів модернізації національного господарства, прикордонне співробітництво регіонів Сходу України з прикордонними територіями Російської Федерації доволі тривалий час залишалась нестабільною та хаотичною. Прикордонні регіони Донецької та Луганської областей традиційно розвивались в контексті міжнародних договорів про співробітництво з прикордонними регіонами Російської Федерації.

Модернізація економіки старопромислових регіонів потребує оптимізації транспортної інфраструктури, яка розглядається як невід'ємна складова забезпечення ефективного функціонування промислового комплексу. Важливим напрямком реформування транспортної інфраструктури є диверсифікація її розвитку (з урахуванням формування мережі інфраструктурних об'єктів сфери обслуговування транспортних шляхів) з метою оптимізації використання транзитних можливостей України.

У той же час, враховуючи високі показники коефіцієнту транзитності України (у т.ч. за напрямом транспортних сполучень Захід - Схід), першочерговими завданнями на сучасному етапі є

розробка механізмів підвищення якості транспортної інфраструктури та транспортно-транзитних перевезень, що створить реальні передумови для покращення соціально-економічного розвитку регіонів та економіки України в цілому.

На Сході України зосереджено потужний промисловий комплекс, для ефективного функціонування та зростання обсягів експортної діяльності якого необхідно створити розгалужену транспортну мережу, сприяти розвитку транспортно-транзитних перевезень.

УДК 656.821:656.2

ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ПРИНЦИПІВ ПОБУДОВИ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Кондратюк М.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Для сучасного етапу розвитку транспортного комплексу України, і перш за все залізничного транспорту, створення транспортно-логістичних центрів є особливо актуальним оскільки доступ української продукції на зарубіжні ринки посилить рівень конкуренції як на внутрішньому ринку, так і на транспортні послуги з боку іноземних виробників. Тому створення транспортно-логістичних центрів є не лише засобом підвищення ефективності роботи виробників, але і головним засобом в конкурентній боротьбі за транспортний ринок.

Сьогодні в Україні ринок логістичних послуг є невід'ємною складовою національної економіки і засобом розвитку галузей та інтеграції до світового господарства. Позитивною є динаміка індексу логістичної активності України - за останні два роки, після значного зниження, країна перемістилася у інтегральному рейтингу з 102 місця на 66. Ринок логістичних послуг України, незважаючи на кризові роки, має позитивну динаміку зростання, його місткість у 2013 році оцінювалася близько 16 - 18 млн. дол. США. До основних сегментів ринку відносять транспортно-експедиційні послуги, складські послуги, експрес-доставку та контрактну логістику.

Незважаючи на позитивні зміни, що відбуваються на ринку транспортно-логістичних послуг за рахунок діяльності ДП "УТЛЦ", в цілому рівень розвитку логістичних центрів в Україні як і раніше залишається на низькому рівні.

Активізація структурних перетворень неможлива без змін логістичної галузі на державному рівні. Суттєвих змін потребує нормативне та організаційне забезпечення логістичної діяльності, модернізація транспортно-

логістичної інфраструктури включаючи створення мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, оновлення парку транспортних засобів.

На думку автора, основним чинником, який повинен визначити принципи побудови транспортно-логістичних центрів в Україні, є процес створення компаній-операторів за участю ПАТ „Укрзалізниця” для з'єднання умов постачань з безпосередніми операціями по перевезенню вантажів декількома видами транспорту. Це виражається в тому, що експедитори перевезень вантажів в міжнародному прямому залізничному або в змішаному сполученні трансформуються в експедиторів-операторів загального розподілу або експедиторів-інтеграторів. У функції такого оператора крім експедиторських функцій повинні входити нові види діяльності: банківська з фінансуванням всього комплексу операцій, страхова та інші, що раніше не виконувалися експедиторами перевезень.

Створення компаній-операторів за участю ПАТ „Укрзалізниця” дозволить перейти до ринкових методів формування тарифів і організації змішаних перевезень.

Лише погоджена робота всіх ланок транспортно-логістичної системи України яка враховує конкуренцію між існуючими логістичними компаніями та володіє необхідною інфраструктурою, здатна забезпечити інтеграцію України в міжнародний ринок транспортних послуг і забезпечити розвиток транзитного потенціалу країни.

УДК 658.7(477)

ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ

Корінь М.В., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)

В умовах глобалізації світової економіки та розширення міжнародного співробітництва найважливішим фактором економічного розвитку країн виступає розвиток ринку логістичних послуг та формування ефективних логістичних систем.

В Україні ринок логістичних послуг знаходиться на стадії становлення, характеризується високими темпами розвитку. Його основу формують в основному вузько функціональні посередники, що займаються окремо транспортуванням, експедируванням, вантажопереробкою, митним оформленням, складуванням, а на ринку переважають транспортно-експедиторські підприємства. Структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані із транспортною