

транспорту не може бути реалізованим без вироблення цільової стратегії та розвитку відповідної інфраструктури. Експорт тільки тоді буде ефективним та отримує кількісний та якісний розвиток, коли споживач перестане його помічати, тобто коли вантажовласник та інші замовники транспортних та операторських компаній будуть сприймати реалізацію послуг як органічне та якісне задоволення своїх потреб.

Не дивлячись на наявні логістичні та фінансові втрати, іноземні вантажовласники здебільшого уникають користування послугами українських транспортних компаній та вибирають перевезення своїх вантажів переважно морським шляхом в обхід території України. Пов'язано це на сам перед з тим, що рівень транспортно-логістичного обслуговування в Україні дуже віддалений від світових стандартів. Крім того, існують проблеми при взаємодії різних ланок транспортно-логістичних систем. Прямі втрати тільки портів та морського флоту України від понаднормативних простоїв та затримок у переробці міжнародних вантажів досягли великих об'ємів, що призвели до щорічних втрат «Укрзалізниця» від неузгоджених дій з іншими учасниками інтермодальних перевезень вантажів (морським транспортом, портами і т.і.). Експорт транспортних послуг в усьому світі є одним з найбільш привабливих та дохідних видів експорту. Самий великий постачальник транспортних послуг - США. До найбільших експортерів транспортних послуг у світі відноситься також Німеччина, Японія, Англія, Нідерланди, Гонконг, Корея та інші. Це пояснюється активною участю цих країн у світовому товарообігу та міжнародному розподілі праці. У світовому експорті комерційних послуг частка послуг транспорту складає приблизно 24%. Об'єм експорту послуг в Україні незначний - біля 2% зовнішнього товарообігу, а частка транспортних послуг ще менша. Причому мова іде про транспортні послуги, які на різницю від нафти та газу є невичерпними джерелами економічної ефективності. Суттєву роль у експорті транспортних послуг України відіграє транзит.

Серед проблем, виникаючих у вузьких місцях взаємодії українських учасників логістичної транспортної систем міжнародних

інтермодальних перевезень, можливо виділити п'ять груп, викликані вони наступними факторами: вузьковідомчий підхід до рішення глобальних задач, які стоять перед українською транспортною галуззю у цілому та недостатня роль держави як з правової, та і з організаційної та фінансової точок зору; розходження у задачах учасників транспортного ринку, діючих на окремих його сегментах; невідповідність рівня розвитку інфраструктури, стосовної до залізниці, портів, морською транспорту; різниця у підходах до формування тарифів на різних видах транспорту; відсутність у координації управління руху товару та своєчасного доступу до відповідної інформації, яка знаходиться у розпорядженні окремих учасників процесу вантажоперевезень.

Кожний з цих напрямків передбачає розробку відповідного комплексу заходів, включаючи стимулюючі, організаційні, технологічні та інші напрямки роботи, які забезпечують оптимальне навантаження української транспортної системи, її ефективну і рентабельну роботу.

УДК 658.3

РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Питання розвитку об'єктів логістичної інфраструктури в Україні пов'язані з вирішенням завдання включення нашої держави в систему євразійських транспортних зв'язків. Конкурентною перевагою країни є вигідне географічне положення. У рамках розвитку системи міжнародних транспортних коридорів це дозволить організувати якісне перевезення вантажів з найменшими витратами і оптимальним прибутком для всіх суб'єктів господарювання в регіонах, знизити витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшити транспортну складову у вартості продукції, підвищити прибутковість і стійкість функціонування транспортного

комплексу України.

Досягнення синергетичного ефекту від розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для галузей економіки та транспорту можна забезпечити, використовуючи модель «потрійної спіралі» - партнерство держави, бізнесу та науки.

Основними причинами, що стримують формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні є:

- непрозорість ринку транспортно-логістичних послуг України;
- недосконала законодавча база, відсутність гармонізації в законодавстві України на відповідність міжнародним нормам при обслуговуванні вантажопотоків у міжнародних транспортних коридорах, що безпосередньо впливає на розвиток механізмів державно-приватного партнерства при інвестуванні в інфраструктуру;
- необхідність значного інвестування коштів на створення логістичної інфраструктури для провайдера за нестачі на ринку «довгих і дешевих» грошей;
- відставання інфраструктури економіки України від середньосвітового рівня, низький рівень розвитку виробничо-технічної та технологічної бази складського господарства;
- низький рівень культури взаємин, довіри; відсутність загального економічного інтересу між підприємствами;
- нестабільні зв'язки між науково-дослідними інститутами, вузами і виробничими підприємствами;
- відсутність сучасних логістичних платформ і єдиного інформаційного простору;
- політична і економічна ситуація в країні.

Враховуючи достатньо високу потребу в інвестиціях на формування мережі транспортно-логістичних об'єктів, необхідна розробка раціональних фінансових схем реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури із залученням механізму державно-приватного партнерства.

Слід зазначити, що в Україні приклади державно-приватного партнерства в галузі логістики можливо відстежити, переважно, тільки на проектній стадії. Причиною цього є те, що саме поняття державно-приватного партнерства, зокрема в сфері логістики, є новим для нашої держави і ще не має чіткого

визначення, проте як держава, так і суб'єкти приватного бізнесу прагнуть до співпраці в області реалізації великих проектів, зокрема таких, як будівництво логістичних центрів, розбудова міжнародних транспортних коридорів, модернізація об'єктів логістичної інфраструктури. В Україні логістичними центрами управляють, як правило, приватні спеціалізовані компанії, які мають високі професійні навички, але не завжди можуть забезпечити належний рівень комунікації з представниками місцевої влади. Великі фінансові компанії при розбудові об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури потребують гарантії збереження їх інвестиційних вкладень, і надати дані гарантії має можливість тільки держава.

Таким чином, успішний розвиток транспортного комплексу України можливий тільки за серйозної державної підтримки, яка, з одного боку, полягає в непрямій підтримці детермінантів регіональної конкурентної переваги, а з іншого - держава безпосередньо підтримує саме створення і функціонування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури.

УДК 658.7:656.2:334.012.82(477)

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ ЕВРОПЫ

*Соляник Е.В., к.э.н., заместитель
директора Департамента
международного сотрудничества
(Министерство инфраструктуры
Украины)*

Активизация сотрудничества Украины со странами-членами ЭС открывает для нашей страны не только новые возможности, а и формирует новые вызовы к созданию соответствующих условий для свободного перемещения товаров, услуг и рабочей силы. Сегодня эффективная организация