

суттєво впливаючи на основні галузі національної економіки. Прийнято вважати, що Україна є, здебільшого, транзитною країною. Ми не вважаємо цей тезис вірним. Так, обсяги транзитного потоку є значними, і можуть знадобитись нові підходи для збереження цього потоку в умовах жорсткої конкуренції, зокрема, з боку Росії, Румунії і навіть Литви. Потенціал залучення потоку за напрямком Європа-Азія є відносно мінімальним, незважаючи на постійні публічні заяви стосовно цього, тому що цей потенціал залежить не лише від географічного розташування, а є більш складним, що диктується можливим набором послуг, що пропонуються. Міжнародна транспортна індустрія не погоджується з тим, що транспортний потік Європа – Далекий Схід буде пересуватись через Україну у найближчому майбутньому, тому що ймовірність покращення пакету послуг є достатньо низькою. Розвиток залізничного транзиту має зосереджуватись на потоці з сусідніх країн та з країн Середньої Азії і передбачати вдосконалення пакету послуг, зокрема, покращення якості послуг, аніж на розмірковуваннях про якийсь потенційний потік.

На наш погляд, є дві ключові причини недостатнього обсягу надаваних мультимодальних послуг. Перша полягає в надмірній «нервозності» операторів мультимодального транспорту при наданні послуг скрізного вантажопотоку через фінансову сторону питання: є ризики виникнення додаткових витрат, які вони не зможуть потім повернути собі/відшкодувати. А, по-друге, ті тарифні ставки, за якими вони працюють, часто є не конкурентоздатними в порівнянні з вартістю унімодального перевезення, через те, що в них закладаються ризики виникнення всіх можливих додаткових витрат. Нестабільність цінової політики для різних видів логістичних послуг в Україні завжди буде примушувати приймати компромісне рішення щодо переваг комбінованого транспорту над роздрібним сегментованим унімодальним транспортом.

Вважаємо, що до пріоритетів, що сприятимуть залученню та зростанню транзитного вантажопотоку, необхідно віднести: усвідомлення того, що лише вдале географічне положення не гарантує обігу транзитних вантажів. Необхідно створити конкурентоздатне середовище з точок зору вартості послуг та їхнього ефективного виконання; мінімізувати портові збори з транзитних вантажів; з метою залучення нових потоків транзиту, можливо, застосувати промо-тарифи; для покращення транзиту вантажів залізницею зменшити ризики виникнення додаткових витрат, наприклад, за простій вагонів, тощо; утримувати конкурентоздатні тарифи на залізничні

перевезення і при цьому брати за основу загальну вартість перевезення від станції відправки до станції призначення, а не просто надавати відокремлену цінову пропозицію на перевезення залізничними мережами України; мати в наявності вагони для перевезення транзитних вантажів; спростити процедури прикордонного контролю для транзитного вантажу, особливо на морських та залізничних пунктах перетину кордону; та ліквідувати всі несанкціоновані збори та сплати, що стягуються з транзитного вантажу. Україна має стратегічно ідеальне розташування для залучення головних транзитних вантажопотоків, при цьому лише вдале географічне положення не породить великих обсягів транзитних вантажів. Україна має добрий транзитний потенціал, але він знаходиться в окремих зонах скоплення, і саме на ці зони потрібно направити всі заходи зі сприяння проходженню транзиту.

УДК 656.073.235

МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ПРИМЕРЕ КОРИДОРА ALAMEDA (ЛОС-АНДЖЕЛЕС)

Каменова Н.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Безусловно, в идеальном случае, правительство должно разрабатывать и следовать транспортной политике, которая отличается равным отношением ко всем видам транспорта и гарантирует высокий уровень координации их деятельности. Однако действительность отличается от идеала — немногие правительства имеют такую скоординированную политику и следуют ей. Фактически многие правительства осознанно или интуитивно отдают предпочтение автомобилям, поскольку редко имеют полное и реальное представление о деятельности железных дорог и считают, что население поддерживают именно автомобильный транспорт.

В последние годы, в частности, в Европе активизировались дискуссии по поводу «внешних» затрат, которые разные виды транспорта в разной степени накладывают на общество: загрязнение окружающей среды, инциденты, шум, потребление энергии и т. д. Обеспечение равного отношения ко всем видам транспорта зависит от поиска вариантов актуализации подобных расходов и отражения их в плате, вносимой пользователями за услуги того или иного вида транспорта.

С другой стороны, все виды транспорта обладают экономическими или социальными преимуществами, которые не всегда находят

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